Die Bedeutung der Kohlentarife und der Kohlensteuer für die Entwicklung des nordwestböhmischen Braunkohlenbergbaues in der Nachkriegszeit.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
einer hohen Staatswissenschaftlichen Fakultät
der
Ludwig-Maximilians-Universität
zu München
vorgelegt von
Diplomvolkswirt Bernhard Schmitz.

Referent: Geheimrat Prof. Dr. Walther Lotz.
Tag der mündlichen Prüfung: 14. Dezember 1927.

Die Bedeutung der Kohlentarife und der Kohlensteuer für die Entwicklung des nordwestböhmischen Braunkohlenbergbaues in der Nachkriegszeit.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
einer hohen Staatswissenschaftlichen Fakultät
der
Ludwig-Maximilians-Universität
zu München
vorgelegt von
Diplomvolkswirt Bernhard Schmitz.

Referent: Geheimrat Prof. Dr. Walther Lotz.
Tag der mündlichen Prüfung: 14. Dezember 1927.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit entstand durch eine Anregung meines hochverehrten Lehrers Herrn Geheimrat Prof. Dr. Walther Lotz, die in Deutschland so viel behandelte Frage der Detarifierung der Braunkohle gegenüber der Steinkohle für die Tschechoslowakei zu untersuchen. Ich möchte vor allem Herrn Geheimrat Prof. Dr. Lotz für die wissenschaftlichen Anregungen und für das außerordentliche Interesse, das er meiner Arbeit zuteil werden ließ, danken.

Dank schulde ich auch Herrn Dr. Constantin Miller, Assistent am staatswirtschaftlichen Seminar, für seine freundliche Hilfeleistung.

Ganz besonders zu Dank verpflichtet bin ich Herrn Generaldirektor Kurt Seebohm, Falkenau, für die tatkräftige Unterstützung bei den äußerst schwierigen Vorarbeiten der Materialbeschaffung und Herrn Ernst Glaubauf, Teplitz, aus dem gleichen Grund sowie für seine liebenswürdige Hilfe bei der Drucklegung dieser Arbeit.

Verzeichnis der benützten Literatur.

Epstein, Dr. M., Die neuen Kohlentarife der k. k. Staatsbahn, Teplitz-Schönau 1910.

Fürth Arthur, Die Braunkohle und ihre chemische Verwertung, Dresden und Leipzig 1926.

Handbuch der Kohlenwirtschaft, herausgegeben von K. Borchardt, Berlin 1926.

Handbuch des tschechoslowakischen statistischen Staatsamtes, Bd. 2, Prag 1925.

Handbuch der tschechoslowakischen Wirtschaft, herausgegeben von Dr. A. Katz-Foerstner, Berlin 1926, 2. Aufl.

Kačirek, Dr., Die Kohlensteuer, Prag 1925.

Hotop und Wiesenthal, Deutschlands Braunkohlen, ihre Gewinnung, Verwertung und wirtschaftliche Bedeutung, Berlin 1902.

Machalitzky Joh., Die Tarifreform der k. k. Staatsbahn, Teplitz-Schönau 1909.

Mineralkohlen Oesterreichs, die, herausgeg. vom Komitee des allgemeinen Bergmannstages Wien 1903.

Oesterreichisches Statistisches Handbuch, Bd. 22, Wien 1901.
Bd. 27, Wien 1908.
Bd. 33, Wien 1914.

Pahl Heinz, Der Konkurrenzkampf der Braunkohle und der Steinkohle am südbayrischen Markte, Münchner Dissert. 1925.

Peters, Dr. J., Statistisches Handbuch der Kohlenindustrie in der tschechoslowakischen Republik, Prag 1927.

Schlegel Friedrich, Der nordwestböhmische Braunkohlenbergbau unter besonderer Berücksichtigung der Unternehmungsformen und der Absatzverhältnisse, Frankfurter Dissert. 1917.

Schwackhöfer, Prof. Dr. Fr., Die Kohlen Oesterreich-Ungarns, Preuß.-Schlesiens und Russisch-Polens. Wien 1901, 2. Aufl.

Statistik des Deutschen Reiches, auswärtiger Handel, Bd. 271, 310, 319, 330. Berlin.

Zickert Hermann, Die wirtschaftliche Bedeutung der böhmischen Braunkohle im Vergleich mit den benachbarten Kohlenindustrien des In- und Auslandes, Teplitz-Schönau 1908.

Zülkowsky E., Die neuen Gütertarife der tschechoslowakischen Staatsbahnen, Sonderdruck der Zeitschr. Steuerschutz, Reichenberg 1924, Heft 2, 3 und 4.

Die Braunkohle, Halle a. S.

Bergbauliche Rundschau, Prag.

Der deutsche Volkswirt, Berlin.

Der Kohleninteressent, Teplitz-Schönau.

Das Magazin der Wirtschaft, Berlin.

Der Wirtschaftsdienst, Hamburg.

Sammlung der Gesetze und Verordnungen des tschechoslowakischen Staates.

Tarife der tschechoslowakischen Staatsbahn.

Deutsch-tschechoslowakischer Güterverkehr, Heft 6, 9, 10.

Mitteilungen des tschechoslowakischen statistischen Staatsamtes.

Handelsteil deutscher und deutschböhmischer Tageszeitungen.

Inhalts-Verzeichnis.

1. Kapitel:

Das nordwestböhmische Braunkohlenrevier.

Seite

Geographische Lage und Einteilung des Reviers in Teilbecken 11
Das Teplitz-Dux-Brüx-Komotauer Revier, Gewinnung der Kohle, Sortierung, Heizwert und Eigenschaften . 11
Das Falkenau-Karlsbader Revier, Abbaubedingungen, Heizwerte, Beschaffenheit der Kohle 13
Das Teilbecken von Eger, bituminöse Kohle, Beschaffenheit und Heizwert 14
Vergleich der Heizwerte der Brennstoffe, besonders der jüngeren und älteren Braunkohle 15
Vertrieb der nordwestböhmischen Braunkohlenproduktion 16

II. Kapitel:

Verwendungsmöglichkeiten für die böhmische Braunkohle.

Die böhmische Braunkohle als Hausbrandkohle, ihr Verhältnis zum Brikett, Brikettierung böhmischer Kohle 17
Elektrische Großkraftwerke im Gebiete der böhmischen Braunkohle 19
Die chemische Verwendung der böhmischen Braunkohle 20

III. Kapitel:

Die nordwestböhmische Braunkohlenindustrie in der Nachkriegszeit.

Die Lage vor 1870 und bis 1899 22
Entwicklung von 1900—1926 23
Der böhmische Kohlenarbeiterstreik im Jahre 1900 . . . 24
Aufschwung der deutschen Brikettindustrie 25
Marktgrenzen für böhmische Braunkohle im Jahre 1913 25
Ursachen für den Rückgang der Kohlenindustrie 26
Gründe der Weltkohlenkrise 27
Die besondere Lage der böhmischen Kohlenindustrie . . 29

Seite
Die tschechoslowakische Wirtschaftspolitik der Nachkriegszeit 29
Das Kohlenabkommen mit Deutschland 30
Das Kohlenabkommen mit Polen 32
Die Konkurrenz auf dem Inlandsmarkte, die Steinkohle . 33
Entwicklung der Steinkohlen- und der Braunkohlenindustrie in der Nachkriegszeit im Vergleich mit 1913 . . 34
Steinkohle und Braunkohle während des englischen Bergarbeiterstreikes 35
Wagenbeistellung im böhmischen Braunkohlenrevier . . 36
Kohlenverkehr zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei 38
Kohlentarife und Kohlensteuer 40

IV. Kapitel:

Die auf dem Kohlenumsatz, dem Kohlenverbrauch und dem Kohlenexport ruhenden öffentlichen Abgaben.

Erste Entwürfe eines Kohlensteuergesetzes 40
Die Exportabgabe auf Kohle 40
Die Manipulationsabgabe 41
Die Umsatzsteuer beim Kohlenverkauf 41
Einführung der Kohlensteuer, Anlaß und Grund 42
Folgen der Zwangswirtschaft 46
Nachlassen der Kohlenknappheit 46
Senkung der Steuer 47
Der Kampf um die Kohlensteuer 47
Bedeutung der Kohlensteuer für Steinkohle und Braunkohle 48
Aufhebung der Kohlen-Zwangswirtschaft, das neue Kohlensteuergesetz von 1923 50
Ersatzsteuer für Auslandskohle und elektrischen Strom aus dem Auslande 51
Steuererleichterungen für die weiterverarbeitende Industrie im Falle des Exportes 52
Die Lage, nachdem Deutschland und Polen die Kohlensteuer abgeschafft hatten 53
Abschaffung der Steuer beim Export 53
Das Aufbringen aus der Kohlensteuer im Vergleich mit verschiedenen Posten des Staatsvoranschlages . . . 53

V. Kapitel.

Die Kohlentarife.

Die Bahnen des nordwestböhmischen Braunkohlenrevieres 54
Die Kohlentarife in Oesterreich-Ungarn von 1900 bis 1910 55

Seite

Die Tarifreform der k. k. Staatsbahn von 1910 und ihre Folgen für den nordwestböhmischen Bergbau . . . 58
Der Tarif von 1912 58
Der Tarif von 1914 59
Kriegsmaßnahmen: Aufhebung des ermäßigten Braunkohlensatzes, Tariferhöhung 60
Uebernahme des österr. Tarifes auf die tschechoslowakische Staatsbahn, weitere Erhöhungen 60
Einführung eines erhöhten Frachtsatzes im Falle des Exportes 61
Verschiebung der Frachtrelationen 62
Durchrechnung der Kohlenfrachten beim Versand auf verschiedenen Bahnen 63
Der Tarif von 1921 64
Der neue Kilometeranzeiger von 1923 66
Der letzte Tarif von 1924 66
Detarifierung der Braunkohle in Deutschland 67
Verhandlungen im Zentraleisenbahnrat wegen Detarifierung der Braunkohle im neuen Tarife 68
Vergleich der Kohlenfrachten der europäischen Länder . 71
Bedeutung der Kohlenfrachten für die tschechoslowakische Wirtschaft 71
Kohlenfrachten und Elbeverkehr 72
Stellung der Kohlenfrachten in der horizontalen Staffel . 74
Die vertikale Staffelung und ihre Bedeutung für Braunkohle und Steinkohle 74
Exportfrachtsätze für böhmische Braunkohle 75
Besondere Ermäßigung für die Kohle des Falkenauer Revieres 76
Verbandsfrachtsätze für Kohlen des Deutsch-tschechoslowakischen Güterverkehres 76
Die Konkurrenzverhältnisse zwischen den Briketts der drei deutschen Braunkohlensyndikate und der böhmischen Braunkohle, Anteil der Fracht an den Preisen für Dresden 78
Beispiele der Verteuerung verschiedener Braunkohlen- und Steinkohlensorten durch die Tarife für Prag . . 78
Zusammenfassung der Bedeutung der Kohlentarife für den nordwestböhmischen Braunkohlenbergbau . . . 79
Schlußwort 79

I. Kapitel.

Das nordwestböhmische Braunkohlenrevier.

Die tertiäre Ablagerung, die die Grundlage des nordwestböhmischen Braunkohlenbergbaues bildet, erstreckt sich am südlichen Abhange des Erzgebirges von Böhmisch-Kamnitz bis Eger auf eine Entfernung von etwa 180 km. Dieser Zug wird zwischen Brunnersdorf und Schlackenwerth im Egertal von dem Duppauer Gebirge unterbrochen. Die ganze Ablagerung zerfällt dadurch in zwei Hauptbecken.

1. Das nördlich gelegene Teplitz—Dux—Brüx—Komotauer Revier.
2. Das südliche Revier Falkenau—Karlsbad—Eger.

Im nördlichen Teile sind noch die Ablagerungen im böhmischen Mittelgebirge auf beiden Seiten der Elbe zu erwähnen. Es handelt sich hier aber nur um Flöze von geringer Mächtigkeit, deren Abbau fast ganz eingestellt wurde. Im südwestlichen Teile bildet das Egerer Becken nochmals ein Revier für sich. Die nordwestböhmische Ablagerung zerfällt in drei Altersstufen, die aber nur im Falkenauer Gebiet vertreten sind. Im Egerer und Teplitz-Brüxer Becken fehlt die mittlere Lage.

Das größte und wichtigste Revier des Tschechoslowakischen Braunkohlenbergbaues ist das von Teplitz bis Komotau. Es hat eine ungefähre Länge von 60 km und verläuft von Aussig im Nordosten nach Brunnersdorf bei Kaaden im Südwesten. Seine Breite schwankt von 4 km bei Mariaschein bis 12 km bei Dux—Bilin und Brüx—Oberleutensdorf. Der größte Teil des Abbaues erfolgt tiefbaumäßig in Schächten, die bei Bruch

eine Tiefe bis zu 400 m haben. Größere Tagbaue finden sich hauptsächlich in der Gegend von Brüx. Da die Kohle dieses Revieres sehr rein von lettigen und schiefrigen Beimengungen ist, bedarf sie keiner nassen Aufbereitung. Das Ausklauben der geringen Beimengungen erfolgt auf Lesebändern und in den Separationsanlagen wird die Kohle durch Siebe mit quadratischer Lochung in nachstehende Sorten eingeteilt.[1])

Stückkohle	über 120 mm
Mittel I	von 64 — 120 mm
Mittel II	„ 32 — 64 „
Nuß I	„ 16 — 32 „
Nuß II	„ 8 — 16 „
Nuß III	„ 4 — 8 „
Staub	„ 0 — 4 „

Die hochwertigsten Sorten dieses Revieres weisen Heizeffekte bis zu 6 567 Kalorien[2]) auf (Elli-Glanzkohle, Analyse aus dem Jahre 1894). Im Handbuch der tschechoslowakischen Wirtschaft[3]) wird für die gleiche Kohle sogar ein Wert bis zu 7000 Kalorien genannt. Im gleichen Artikel werden die Kohlen dieses Revieres in folgende Qualitätsklassen eingeteilt, die im allgemeinen auch mit den Angaben von Schwackhöfer übereinstimmen.

	Kalorien	% Asche	% Wasser
Ossegger u. Brucher Ia	5000—5800	1,5—4,5	18—26
Gute Tiefbaumarken	4500—5200	2,0—5,0	22—30
Mindere Tiefbaumarken	4000—4500	3,8—8,0	25—32
Tagbaukohle	3800—4700	3,0—9,0	26—35
Mindere Randmarken	3200—4200	5,0—10,0	28—38

Die Kohle dieses Revieres nimmt ihrer Struktur und ihren Eigenschaften nach eine besondere Stellung unter den Braunkohlen ein. Die besten Sorten kom-

[1]) Artikel Montanindustrie im Handbuch der tschechosl. Wirtschaft, S. 58.

[2]) Schwackhöfer, Die Kohlen Oesterreich-Ungarns und Preußisch-Schlesiens, S. 193.

[3]) Artikel Montanindustrie im Handbuch der tschechosl. Wirtschaft, S. 58.

men an Heizwert den Steinkohlen gleich. Einheitliche Merkmale der Kohle für das ganze Gebiet lassen sich wenig feststellen, da an Fundstellen, die nur wenig auseinanderliegen, recht verschieden beschaffene Sorten gefördert werden. Dr. Löcker erklärt im Artikel Montanindustrie[4]) die Eigenschaften folgendermaßen: „Das nordwestböhmische Braunkohlenflöz liefert im allgemeinen eine feste bis harte, dunkelbraune bis schwarze, matte bis pechglänzende, kies- und aschearme, mäßig grubenfeuchte, heizkräftige Braun- bis Glanzkohle, welche leicht entzündlich ist, bei mäßigem Luftzug mit langer heller Flamme gänzlich verbrennt und in der Regel nur eine leichte flockige Asche zurückläßt". — Besonders zu erwähnen ist das fast völlige Fehlen der faserigen Struktur, wie sie andere Braunkohlenarten aufweisen. Die Kohle des Teplitz-Brüxer Revieres hat einen glatten, muscheligen Bruch. Der sehr hohe Gasreichtum der Böhmischen Braunkohle macht sie besonders für die Glasfabrikation geeignet. Die Braunkohle wurde daher der wichtigste Standortfaktor für die im Nordwesten Böhmens so zahlreich vertretene Glasindustrie.

Das zweitgrößte Braunkohlenbecken der Tschechoslowakei bildet das Falkenau-Karlsbader Revier. Es verläuft von Südwest nach Nordost in einer ungefähren Länge von 30 km bei einer Breite von bis zu 10 km. In diesem Revier sind alle drei Altersstufen der Ablagerung vertreten. Sie bilden dem Alter nach folgende drei Flözgruppen.

1. Die Josefiflöze mit einer Mächtigkeit bis zu 8 m.
2. Das Agnesflöz „ „ „ „ „ 9 „
3. Das Antoni- oder Lignitflöz mit einer Mächtigkeit bis zu . . . . . 30 „

Da die Ablagerung muldenförmig und außerordentlich stark von Verwerfungen durchzogen ist, ist die Tiefenlage der Flöze ganz verschieden. Die Abbaumöglichkeiten und -bedingungen variieren daher sehr stark. So kann z. B. das Lignitflöz an den Muldenrändern nach Entfernung einer geringen Schotter-

[4]) Handbuch der Tschechoslow. Wirtschaft, S. 58.

schichte im Tagbau ausgebeutet werden, während an der tiefsten Stelle der Mulde Schächte von 80—100 m nötig sind, um die gleiche Kohle zu gewinnen. Der Abbau der tiefer gelegenen Teile des Josefiflözes wurde verboten, um die Karlsbader Thermalquellen nicht zu gefährden. Schwackhöfer führt für Josefikohle einen durchschnittlichen kalorischen Wert von 4000[5]) an. Nach neueren Versuchen mit Josefikohle aus den tiefsten Lagen wurde eine besonders große Ausbeute an Braunkohlenteer festgestellt. Die wertvollste Kohle dieses Gebietes ist die des mittleren oder Agnesflözes. Das Flöz hat nicht die Ausdehnung der anderen Flöze und es gibt Gegenden des Revieres, in denen es nur in einer Mächtigkeit von einigen Zentimetern auftritt. Die Kohle ist besonders gasreich und hat nach Schwackhöfer einen kalorischen Wert von 5600 bis 5750.[6])

Das jüngste Flöz des Revieres, das Lignitflöz, liefert die minderwertigste Kohle. Trotzdem ist die Bezeichnung Lignit eigentlich nicht berechtigt. Die Kohle weist nämlich nur selten Holzstruktur auf und unterscheidet sich in ihren Merkmalen auch sonst von dem, was im allgemeinen als Lignit bezeichnet wird. Es ist eine rotbraune bis dunkelbraune Braunkohle von splitterigem Bruche mit einem Wassergehalt bis zu 40 % und einem durchschnittlichen kalorischen Wert von 3500.[7]) Der Schwefelgehalt ist gering und beträgt ca. ½ %. Nach Wähner[8]) weisen die Kohlen der drei Flöze folgende Eigenschaften auf.

	Kalorien	% Asche	% Wasser
Josefi	3800 — 5000	4 — 9	20 — 24
Agnes	4500 — 6600	4 — 9	10 — 20
Lignit	3000 — 4500	6 — 13	25 — 40

Bis auf wenige Ausnahmen ist die gesamte nordwestböhmische Braunkohle sehr arm an Bitumen. Das Hauptvorkommen bituminöser Kohle finden wir hier

[5]) Schwackhöfer, a. a. O., S. 75.
[6]) Schwackhöfer, a. a. O., S. 75.
[7])—[9]) Artikel Montanindustrie im Handbuch der Tschechoslowakischen Wirtschaft, S. 62.

im Teilbecken von Eger. Das Becken ist 24 km lang und 4—16 km breit. Die Kohle ist dicht, zuweilen erdig und hat einen Wassergehalt von über 40 %. Der Heizwert wird von Wähner[9]) mit 2800—3300 Kalorien angegeben. Die Versendung dieser Kohle als Rohkohle auf weitere Entfernungen kommt wegen ihrer minderen Eigenschaften nicht in Frage.

Die Einteilung der Braunkohlen erfolgt in ältere und jüngere oder lignitische Kohlen. Wie wir gesehen haben, handelt es sich bei den nordwestböhmischen Braunkohlenvorkommen ganz überwiegend um ältere Braunkohlen. Der jüngeren Braunkohle, wie sie z. B. in der Hauptsache in Deutschland abgebaut wird, stehen nur einige mindere Sorten des Falkenauer und die des Egerer Revieres nahe. Der Heizwert dieser Sorten kommt denen der guten Sorten der deutschen Rohkohle gleich. Nach Hotop und Wiesenthal bewegen sich die Heizwerte der Brennmaterialien in folgenden Grenzen:[10])

Holz frisch	1300 — 2700	Kalorien.
Holz, trocken	3200 — 4000	„
Torf	2700 — 4800	„
Braunkohle:		
Köln	1900 — 2200	„
Prov. Sachsen	2300 — 3000	„
Lausitz	2300 — 3700	„
Böhmen	**3000 — 5900**	„
Steinkohle:		
Schlesien	5300 — 7500	„
Westfalen	6600 — 7900	„
Briketts:		
Deutsche	3900 — 4800	„
Tschech.	4500 — 5900	„
Steink. Brik.	6100 — 7700	„

[10]) Hotop und Wiesenthal, Deutschlands Braunkohlen, ihre Gewinnung, Verwertung und wirtschaftliche Bedeutung, Berlin 1902, S. 9.

Ueber die Zusammensetzung der verschiedenen Kohlensorten und ihr Verhalten bei der Verkokung gibt folgende Gegenüberstellung von Aufhäuser[11]) Aufschluß.

Art	W.E.	Roh-Kohle			Verkokung	
	Heizw.	% Wasser	% Asche	% brennb. Substanz	% Koks	% flüchtige Bestandteile
Lignite						
Hochwert. stark bituminös, Halle .	2690	50,3	6,2	43,5	23,3	26,4
Grenzwerte Halle-Bitterfeld . . .	2150–2400	49–55	5–8	43–40	21–33	24–28
Grenzwerte Niederlausitz . . .	1900–2400	50–58	3–7	43–39	19–25	23–25
Grenzwerte Rheinland	1800–2300	50–58	3–7	43–39	21–26	21–24
Grenzwerte Hessen-Nassau . .	2350–2500	50–55	6–9	41–39	20–23	25–27
Braunkohlen-Briketts						
Prov. Sachsen . .	4800–5200	11–15	6–10	83–75	46–38	43–47
Niederlausitz . .	4700–4900	12–15	6–8	82–77	43–46	45–39
Rheinland	4700–4800	11–14	5–8	84–78	46–40	43–46
Aeltere (böhmische) Braunkohle						
Beste Sorten . . .	5100–5600	15–20	5–8	80–72	50–42	35–38
Durchschnitt . . .	4200–4900	25–30	8–15	67–55	49–38	26–32

Der Vertrieb der Produktion erfolgt, soweit die Bergbauunternehmungen keine eigenen Handelsgesellschaften haben, durch Großhändlerfirmen. Die bedeutendsten dieser Firmen sind die Häuser J. Petschek und Ed. I. Weinmann und die Aussiger Montangesellschaft m. b. H. und Co., alle in Aussig a. d. Elbe. Dem Einfluß dieser Häuser ist es wohl zum größten Teil zuzuschreiben, daß alle Versuche einer Syndizierung des nordwestböhmischen Braunkohlenrevieres bisher nicht gelungen sind.

[11]) Artikel: „Chemische Zusammensetzung und Beschaffenheit der handelsüblichen mineralogischen Brennstoffe" im Handbuch der Kohlenwirtschaft, S. 175.

II. Kapitel.

Verwendungsmöglichkeiten für die böhmische Braunkohle.

Die Eigenschaften der böhmischen Braunkohle, besonders der geringe Wassergehalt und damit zusammenhängend die große Festigkeit sind der Grund dafür, daß die böhmische Braunkohle allen anderen Braunkohlenarten überlegen war. Sie konnte ohne vorherige Verarbeitung, also als Rohkohle auf große Strecken verfrachtet werden, ohne Gefahr zu laufen, zu zerfallen. Diese Vormachtstellung hielt sich bis zum Beginn der Brikettierung der minderwertigen Rohbraunkohle der benachbarten deutschen Reviere. Die böhmische Braunkohle war wegen ihrer Sauberkeit besonders als Hausbrandkohle beliebt. Aus dieser Stellung wurde sie zuerst vom Brikett wegen seiner gleich großen Sauberkeit aber bedeutend größeren Handlichkeit beim Verbrauch verdrängt. Es war nun selbstverständlich, daß man nach Auftreten dieser Konkurrenz auch in Böhmen versuchte, Briketts herzustellen. Alle Versuche in dieser Richtung haben seit Beginn dieses Jahrhunderts bis auf den heutigen Tag keine befriedigenden Resultate geliefert. Die Brikettierfähigkeit einer Kohle wird bestimmt durch ihren Wassergehalt, ihren Bitumengehalt, ihre Struktur und ihre Festigkeit. Die Rolle des Bitumens beim Brikettierungsvorgange ist umstritten. Durch viele Versuche wurde nur festgestellt, daß lediglich Briketts aus bitumenreicher Rohkohle die glänzende Außenschicht aufweisen, die die Wetterbeständigkeit des Fabrikates erzeugt. Nur lignitische, also solche Rohbraunkohlen mit faseriger Struktur lassen sich ohne Zusatz eines Bindemittels brikettieren. Die Kohle muß nur einen bestimmten Höchstgehalt an Wasser haben. (Wassergehalt der Briketts nach Scheithauer 2—10%)[12], dann verfilzen sich die Fasern unter Druck. Da es sich bei der böhmischen Braunkohle überwiegend um ältere

[12]) Artikel: „Die Nebenbetriebe des Braunkohlenbergbaues“ im Handbuch der Kohlenwirtschaft, S. 120.

Kohle ohne pflanzliche Struktur mit großer Festigkeit handelt, konnten alle Brikettierungsversuche ohne Bindemittel zu keinem Erfolge führen. Aber auch die Versuche, unter Zusatz von allen möglichen Bindemitteln zu brikettieren, haben kein befriedigendes Ergebnis gehabt. Man hat wohl eine gewisse Wasser- und Luftbeständigkeit bei diesen Briketts erzielt, aber nicht erreichen können, daß sie im Feuer stehen, d. h. nicht sofort wenn sie ins Feuer kommen, zerfallen. Neuerdings wurden wieder Versuche angestellt, z. B. Brikettierung unter Erhitzen oder Brikettierung unter Beimengung von gemahlenem Koks, über deren Wirtschaftlichkeit sich noch nichts sagen läßt. Ueberhaupt spielt die Frage der Wirtschaftlichkeit der Verfahren neben den technischen Schwierigkeiten eine bedeutende Rolle. Für die minderwertige, zum größten Teil im Tagbau gewonnene, deutsche Rohbraunkohle ist eine wirtschaftliche Brikettierung einerseits möglich wegen der niedrigen Gewinnungskosten, andererseits aber nötig, da das minderwertige Rohprodukt weite Bahnfrachten nicht verträgt. Anders liegt es bei der böhmischen Braunkohle. Der Abbau der Kohle verursacht bedeutend höhere Kosten, und ein großer Teil der Produktion fällt in großen, festen Stücken an. Sowohl die Einrichtung von Brikettieranlagen nur für die minderen klaren Staubsorten, als auch ein Vermahlen der Grobsorten würde sich nicht als wirtschaftlich erweisen. Aus diesen Gründen sind bis auf ganz geringe Ausnahmen die Brikettieranlagen des nordöstlichen Revieres wieder stillgelegt worden. Wirtschaftlich arbeitende Brikettfabriken gibt es nur zwei im südwestlichen Reviere. Die ältere von beiden sind die Königsberger Kohlen- und Brikettwerke, A.-G., die seit 1882 aus den Kohlen des Egerer Beckens ohne Zusatz von Bindemitteln Briketts herstellen. Die Briketts haben einen Heizwert von 5000—5200 Kalorien, einen Aschegehalt von 5—7 % und einen Wassergehalt von 13—18 %.[13]) Die zweite Unternehmung ist die

[13]) Artikel Montanindustrie, im Handbuch der tschechoslowakischen Wirtschaft, S. 62.

Zieditz-Haberspirker Braun- und Glanzkohlengewerkschaft, die aus Sorten des Falkenauer Revieres Briketts ohne Zusatz von Bindemitteln herstellt. Nach den Mitteilungen des Statistischen Staatsamtes[14]), waren von den 8 bestehenden Brikettfabriken in Betrieb 1919 und 1920 sechs, 1922 und 1923 sieben, und 1924 sechs.

Es wurden erzeugt:		Dabei wurde verbraucht:	
Jahr	Tonnen	Kohle bez. Koks	Bindemittel
1919	226 112	367 845	—
1920	213 082	383 521	—
1921	250 941	414 528	357
1922	172 659	292 856	978
1923	196 205	360 276	1698
1924	175 613	283 148	968

Die zweite Möglichkeit einer wirtschaftlichen Ausnützung der Kohle ist die Erzeugung von elektrischem Strom an der Produktionsstätte in Ueberlandzentralen und der Transport der hochwertigen elektrischen Energie an Stelle der minderwertigen Kohle. Auf der nordwestböhmischen Braunkohle sind zwei Großkraftwerke aufgebaut. Das bedeutendste ist das staatliche Kraftwerk in Seestadtl bei Brüx. Das Werk hat eine Leistung von 45 000 kw.[15]) Es wurde im Jahre 1925 in Betrieb genommen und versorgt in der Hauptsache Prag mit elektrischem Strom. Betrieben wird die Anlage mit minderwertigen Abfällen aus den staatlichen Bergbauunternehmungen bei Brüx. Das Werk liegt direkt an den Tagbauen, sodaß die Kohle vom Abbauort ohne Umladung an die Feuerungsstätte gebracht werden kann. Das andere bedeutende, auf der nordwestböhmischen Braunkohle aufgebaute

[14]) Die Zahlen für die Jahre 19—23 stammen aus den statistischen Mitteilungen von 1924, S. 601, die von 1924 aus Jahrg. 25, S. 711.

[15]) Die Angaben über die Energiewirtschaft entstammen dem Artikel von Vl. List „Elektrizitätswirtschaft" im Handbuch der tschechoslow. Wirtschaft, S. 37.

Kraftwerk ist das bereits seit vor dem Kriege betriebene Elektrizitätswerk Türmitz der nordböhmischen Elektrizitätswerke A.-G. in Bodenbach. Das Werk hat eine Leistung von 34 000 kw. In letzter Zeit wurden der Gesellschaft einige kleinere Werke angegliedert, sodaß hier von einer beginnenden Konzentration der Energiewirtschaft im nördlichen Böhmen gesprochen werden kann. Die Förderung des der Gesellschaft gehörenden Elisabethschachtes in Türmitz betrug im Jahre 1925: 95 485 Tonnen[16]), die im eigenen Werk verheizt wurden. Das dritte Großkraftwerk im Gebiet der nordwestböhmischen Braunkohle in Kaaden, wird mit Wasserkraft betrieben. Es ist eine neue, in der Nachkriegszeit erbaute Anlage. Das Unternehmen scheint noch nicht wirtschaftlich zu arbeiten, da es Schwierigkeiten hat, seinen Strom abzusetzen. Im übrigen hat im Kohlengebiete jedes größere Industrieunternehmen seine eigene Kraft- und Lichtanlage. In der Tschechoslowakei sind ungefähr 500 solcher Zentralen vorhanden, die nur für den eigenen Verbrauch erzeugen.

Ueber die in der letzten Zeit am meisten diskutierte Verwendungsform der Braunkohle, über die chemische Verarbeitung, ist bei der böhmischen Braunkohle noch sehr wenig zu sagen. Die früher herrschende Meinung, daß die böhmische Braunkohle sich zu einer chemischen Verarbeitung überhaupt nicht eigne, wird heute von verschiedenen Seiten bestritten. So führt Prof. Donath[17]) im Kohleninteressenten aus, daß der bei der Verkokung böhmischer Braunkohle gewonnene Braunkohlenteer die gleichen Eigenschaften besitze, wie der sächsische Braunkohlenteer. Ebenso berichtet Donath von Versuchen, bei denen böhmische Braunkohlen bei einer Extraktion mit Benzol oder Aceton eine Ausbeute von 9 % Montanwachs er-

[16]) Peters, Statistisches Handbuch der Kohlenindustrie in der tschechoslow. Republik, 1927, S. 87.

[17]) E. Donath, Artikel: „Zur Verwertung der böhmischen Braunkohle" in der Zeitschrift „Der Kohleninteressent", Jahrgang 1920, S. 148.

gaben. Es gibt allerdings auch Sorten, die nur einen Bitumengehalt von 2.5 % aufweisen. Diese verschiedene Beschaffenheit der Kohle ist wohl auch der Hauptgrund, weshalb nicht von Seiten der Kohlenproduzenten umfassende Versuche über die chemischen Verwendungsmöglichkeiten ihrer Kohle angestellt wurden. Diese Versuche in größerem Stil anzustellen, müßte eine die Interessen des gesamten Braunkohlenbergbaues vertretende Organisation vorhanden sein. Die Schaffung eines solchen Syndikates ist bis jetzt, wie bereits ausgeführt wurde, nicht gelungen.

Ein staatliches Institut für wirtschaftliche Verwertung der Brennstoffe wurde auf Grund der Regierungsverordnung vom 20. Sept. 1922, S. d. G. V. Nr. 291 errichtet. Außer diesem in Prag befindlichen Institut existiert noch eine tschechoslowakische bergtechnische Versuchanstalt in Brüx. Diese Anstalt wurde auch mit zu dem Zweck eingerichtet, Verkokungsversuche zu unternehmen.

Derartige staatliche Anstalten, wenn sie noch so gut geleitet und betrieben werden, müssen sich aus der Natur der Sache heraus mehr oder weniger auf eine gutachtliche Tätigkeit beschränken. So ist auch von den hier genannten Instituten kaum Umstürzendes auf dem Gebiet der Kohlenchemie zu erwarten.

Auch hier ist wieder zu sagen, daß sich die minderen Kohlensorten des südwestlichen Teilbeckens besser zur chemischen Verarbeitung eignen, als die hochwertigen Sorten des Brüxer Revieres. Im nordöstlichen Revier haben zwei Braunkohlenkokereien bestanden. Die ältere, in Wesseln bei Topkowitz a. d. Elbe, liegt schon seit längerer Zeit vor dem Kriege still. Aber auch die wirtschaftlicher arbeitende der Fa. Weinmann in Schwaz hat ihren Betrieb eingestellt. Der brikettierte Braunkohlenkoks kam als Kaumazit in den Handel.

In den Mitteilungen des Statistischen Staatsamtes finden sich folgende Angaben über Braunkohlenerzeu-

gung in den Jahren 1919—24. Erfaßt wurde ein Unternehmen mit einem Schwelofen zu 16 Schächten.

Erzeugt wurden:

	Tonnen					
	1919	1920	1921[18])	1922[19])	1923[20])	1924[21])
Braunkohlenkoks	—	—	2318	1655	—	2181
Teer	—	—	103	79	—	67

Das hier erfaßte Unternehmen ist ein Nebenbetrieb einer Zinkhütte in Settenz bei Teplitz. In Zweifelsreuth im Egerer Becken wurde eine Teerschwelerei mit Rolleöfen unter Beteiligung der Riebeck-Montanwerke von der Firma „Bituma", Chemische Industriegesellschaft m. b. H., Karlsbad, eingerichtet. Ueber den Erfolg dieses Unternehmens liegen noch keine Angaben vor.

Diese so ganz anderen Verhältnisse wie in Deutschland finden ihre Erklärung besonders in den Größenunterschieden der beiden Wirtschaftsgebiete und ihrer Industrien. Die bedeutend kleinere und aus verschiedenen Gründen uneinige tschechoslowakische Industrie kann nicht in dem Maße Kapitalien aufbringen, wie die deutsche Großindustrie es kann, um derartig umfassende Versuche zu Ende zu führen.

III. Kapitel.

Die nordwestböhmische Braunkohlenindustrie in der Nachkriegszeit, Konkurrenzverhältnisse und Weltkohlenkrisis.

Aus den im vorigen Kapitel behandelten technischen Gründen ist es bis jetzt nicht gelungen, ein wirt-

[18])—[20]) Jahrg. 1924, S. 600.
[21]) Jahrg. 1925, S. 411.

schaftliches Brikettierungsverfahren für böhmische Braunkohle zu finden. Die beginnende Brikettierung mitteldeutscher Braunkohle um 1870 war daher auch der erste Hemmschuh für die mächtig aufstrebende böhmische Braunkohlenindustrie.

Ueber die Zeit vor 1870 konnte Zickert[22]) noch schreiben: „Es ist eine bemerkenswerte Erscheinung, daß die böhmische Braunkohle, wo sie mit Steinkohle in Wettbewerb trat, wie in Ost- und Westsachsen, nicht viel weiter als auf 200 Tarifkilometer Entfernung verfrachtet werden konnte, während die Konkurrenz der deutschen Braunkohle nur im Stande war, die abgesetzten Quantitäten zu verringern, aber nicht den Absatz überhaupt zu unterbinden vermochte. Hierin liegt auch der Grund dafür, daß der Bezug von böhmischer Kohle, nachdem sie einen Bahnweg von bis zu 450 km zurückgelegt hätte, die Kosten entsprechend gestiegen waren, noch vorteilhaft erschien, und daß ihr Vordringen erst dort ein Ende fand, wo sie in den Bereich des Absatzes der westfälischen und englischen Steinkohle eintrat."

Der Grund dafür, daß die böhmische Braunkohle allen anderen Braunkohlenarten überlegen war, liegt in ihren im vorigen Kapitel dargelegten mineralogischen Eigenschaften. Besonders beliebt war die böhmische Braunkohle in Mitteldeutschland für die Zimmer- und Küchenfeuerung. Sie wurde sogar noch in Berlin unter dem Namen „Patent-Salonkohle" gehandelt. Der Auslandsabsatz der böhmischen Braunkohle steigerte sich bis zum Jahre 1899 (1870 Export 733 000 Tonnen, 1899 Export 8 533 000 Tonnen).[23]) Im Jahre 1900 erfolgte der erste Rückschlag, hervorgerufen durch einen größeren Bergarbeiterstreik. Die Entwicklung vom Jahre 1900 an zeigt folgende Aufstellung auf der folgenden Seite:

---

[22]) Dr. H. Zickert, Die wirtschaftliche Bedeutung der böhmischen Braunkohle im Vergleiche mit den benachbarten Kohlenindustrien des In- und Auslandes, S. 50.

[23]) Zickert, a. a. O., S. 253.

Förderung und Ausfuhr böhmischer Braunkohle in 1000 Tonnen

Jahr	Förderung	Ausfuhr
1900[24])	17 551	7 864
1907[25])	22 017	8 876
1913[26])	23 017	7 046
1919[27])	17 324	2 032
1920[28])	19 957	3 153
1921[29])	21 335	4 369
1922[30])	19 174	3 423
1923[31])	16 265	2 137
1924[32])	20 459	2 854
1925[33])	18 789	2 670
1926[34])	18 799	2 906

Die Mitteldeutsche Brikettindustrie hatte den böhmischen Bergarbeiterstreik vom Jahre 1900 dazu benützt, den ersten entscheidenden Schlag gegen die böhmische Braunkohle zu führen.

Dieser Streik verursachte eine bedeutende Kohlenknappheit auf dem deutschen Kohlenmarkte. Die deutschen Unternehmer, die früher ausschließlich böhmische Kohle bezogen, waren gezwungen, die deutsche Industrie zu Ersatzlieferungen heranzuziehen. Hier

---

[24]) Oesterr. Statist. Handb., Bd. 20, S. 171 u. 231.
[25]) „ „ „ „ 27, „ 214 u. 296.
[26]) Oesterr. Statist. Handb., Bd. 33, S. 113 u. 223.
[27]) Handb. d. Tschsl. Statist. Staatsamtes, Bd. 2, S. 78—83.
[28]) „ „ „ „ „ „ 2, „ 78.
[29]) „ „ „ „ „ „ 2, „ 78.
[30]) Mitteilungen d. Tschechosl. Statist. Staatsamtes 1924, S. 249 u. 251.
[31]) Mitteilungen d. Tschechosl. Statist. Staatsamtes 1924, S. 559 u. 561.
[32]) Mitteilungen d. Tschechosl. Statist. Staatsamtes 1925, S. 697 u. 699.
[33]) u. [34]) Da die amtliche Statistik nur bis 1924 veröffentlicht ist, wurden die Zahlen für 1925 und 1926 dem Statistischen Handbuch der Kohlenindustrie in der Tschechoslowakischen Republik 1927 von Dr. J. Peters entnommen. Die Zahlen sind auf Grund amtlichen Materials errechnet und stimmen mit den amtlichen Zahlen annähernd überein. Für 1925 S. 169 und 176, für 1926 S. 171 und 177.

war es besonders das Brikett, das an die Stelle der böhmischen Braunkohle trat und nach Beendigung des Streikes auch in seiner neuen Stellung verblieb. Zwar war es der böhmischen Braunkohle noch einmal möglich, ihren Auslandsabsatz zu erweitern, bis im Jahre 1907 der Höchstpunkt erreicht war und von da ab das ständige Vordringen der mitteldeutschen Brikettindustrie der böhmischen Braunkohle endgültig Halt gebot. Von nun war es ihr nicht mehr möglich, die erzwungene Position zu halten, geschweige denn neue Absatzgebiete in Deutschland zu gewinnen. Dieses Vordringen der mitteldeutschen Brikettindustrie war für die böhmischen Braunkohlenunternehmungen ein sehr schweres Hemmnis in ihrer Entwicklung. Die geographische Lage der Braunkohlenfelder Nordwestböhmens verweist einen großen Teil der Produktion von vornherein auf den Auslandsmarkt. Zum natürlichen Absatzgebiet der böhmischen Braunkohle gehören dadurch vor allem die Industriegegenden Sachsens, deren frachtliche Lage besonders durch die Elbe begünstigt wird für das Brüx-Dux-Teplitzer Gebiet und das kohlenarme Bayern, besonders die Oberpfalz für das Falkenau-Egerer Revier. Es mußte daher immer das Bestreben der Braunkohlenindustrie sein, besondere Sorgfalt auf den Ausbau ihrer Auslandsbeziehungen zu legen. Wie die Tabelle auf Seite 24 zeigt, wurden im Jahre 1907 von 22 017 000 Tonnen Produktion 8 878 000 Tonnen oder 40,3 % exportiert, im letzten Vorkriegsjahre betrug der Export immer noch von 23 017 000 Tonnen 7 046 000 Tonnen oder 30,6 %.

Schlegel[35]) führt für das Jahr 1913 als Grenzen des Marktgebietes der böhmischen Braunkohle folgende Städte an: Im Osten Breslau; im Norden Rostock—Hamburg; im Westen Erfurt—Frankfurt; im Südwesten Mannheim—Zürich; im Süden Verona. Leider ist es nicht möglich, die gleiche Untersuchung

[35]) Schlegel Friedr., Der nordwestböhmische Braunkohlenbergbau unter besonderer Berücksichtigung der Unternehmungsformen und der Absatzverhältnisse, Frankf., Diss. 1917, Seite 60.

für die Jetztzeit anzustellen, da die ausgezeichnete Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres, die die k. k. priviligierte Aussig-Teplitzer Eisenbahn bis zum Jahre 1917 geführt hat, bis jetzt noch keinen Ersatz in der tschechoslowakischen amtlichen Statistik gefunden hat. Eine Statistik des Güterverkehres in der Tschechoslowakei befindet sich erst in Ausarbeitung. Es ist daher auch nicht möglich, etwas über die Verschiebung der Konsumorte der böhmischen Braunkohle, die durch den Zusammenbruch des österreichisch-ungarischen Wirtschaftsgebietes erfolgte, zu erfahren. Jedenfalls hatte der Krieg durch die Kohlenknappheit, die er überall hervorrief, alle bestehenden Kohlenhandelsbeziehungen zerstört.

In der Nachkriegszeit hatte es den Anschein, als ob sich die böhmische Braunkohlenindustrie schnell erholen würde. Aber bereits im Jahre 1921, infolge des Nachlassens der Kohlenknappheit und der Nachkriegskonjunktur war mit einer Produktion von 21 335 000 Tonnen und einem Export von 4 369 000 Tonnen der Höchstpunkt des Aufschwunges erreicht. Es wurde also nicht einmal die Produktionsziffer von 1913, geschweige denn die Exportziffer erreicht. Seit der Zeit befindet sich die nordwestböhmische Braunkohlenproduktion auf einem ständigen Abstieg. Die besonders niedrige Produktionsziffer des Jahres 1923 ist die Folge des großen, allgemeinen Bergarbeiterstreiks in diesem Jahre. Die etwas höhere Ziffer von 1924 führt den Ausgleich mit 1923 herbei, sodaß von einem dauernden Fallen der Kurve seit 1921 gesprochen werden kann.

Es sind nun die Ursachen für diesen dauernden Rückgang aufzuzeigen, dabei müssen zwei Arten unterschieden werden:

1. Die allgemeinen Ursachen für die Entstehung der Weltkohlenkrise,
2. die besonderen Ursachen für den auffallend großen Rückgang der tschechoslowakischen Braunkohlenindustrie.

Es soll hier nur kurz auf die Gründe der Weltkohlenkrise eingegangen werden. Das Mißverhältnis zwischen Kohlenangebot und Kohlennachfrage ist nicht die Folge einer gesteigerten Kohlenproduktion, da die Weltkohlenförderung für 1925 ungefähr die gleiche ist, wie im letzten Vorkriegsjahre.[36])

In Millionen Tonnen	1913	1925
Steinkohle	1 216,8	1 186,5
Braunkohle	125,0	177,9

Die Verschiebung innerhalb der Gesamtkohlenproduktion zu Gunsten der Braunkohle ist hauptsächlich auf das Konto Deutschlands zu setzen, dessen Braunkohlenproduktion sich von 1913: 87,2 Millionen Tonnen, auf 1925: 139,8 Millionen Tonnen[37]) gesteigert hat.

Der Grund für die Krisis muß also auf Seite der Nachfrage gesucht werden. Hier ist es nun, wie Julius Hirsch[38]) ausführt, nicht ein direktes Nachlassen der Nachfrage, sondern nur ein langsameres Wachsen derselben als vor dem Kriege. Das ungeheure Anwachsen der Kohlenproduktion vor dem Kriege war die Folge des wirtschaftlichen Aufschwunges seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Die Umschichtung, die der Krieg in alle Wirtschaftsverhältnisse gebracht hat, stellte auch die Kohle an einen anderen Platz in der Wirtschaftsordnung. Hirsch bezeichnet das mit „Verschiebung der Weltkraftstoffe" und stellt als Gründe dieser Verschiebung folgende vier Momente fest:

1. Das Vordringen des Petroleums als Kraftstoff hat bisher hauptsächlich als Schiffsfeuerung der Kohle Konkurrenz gemacht. Es ist nun die Frage, ob die Erdölvorkommen so bedeutend sind, daß sie auf lange Zeit hinaus die Kohle zu ersetzen vermögen. Hirsch kommt zu dem Ergebnis, daß, da

---

[36]) J. Peters, a. a. O., S. 184.
[37]) J. Peters, a. a. O., S. 183.
[38]) Jul. Hirsch, Artikel „Das Weltkohlenproblem im Magazin der Wirtschaft", 1926, Nr. 39, S. 1229.

die Erdölquellen bei weitem nicht in dem Maße vorhanden sind, wie Kohlenlager, in nicht allzulanger Zeit auch die Staaten, die Erdölvorkommen haben, zur Gewinnung des flüssigen Kraftstoffes aus der Kohle übergehen werden müssen.

2. Die Bedeutung der Elektrizitätserzeugung durch Wasserkraft für das Nachlassen des Kohlenverbrauches wird meistens überschätzt. Von der deutschen Krafterzeugung wird nur 1 %[39]) durch aus Wasserkraft hergestellter Elektrizität geliefert. Ein weiterer Ausbau der Wasserkräfte ist kaum rentabel, da die Arbeiten, die zur gleichmäßigen Wasserversorgung, besonders in heißen Sommermonaten, nötig sind, unvergleichlich hohe Kosten verursachen würden.
3. Für viel wichtiger als Grund für das langsamere Wachsen der Kohlennachfrage hält Jul. Hirsch den Rückgang im Eisenverbrauch. Dieser hat seinen Hauptgrund darin, daß der Bahnbau nach dem Kriege längst nicht mehr die Bedeutung hat wie vorher. Weiter wird hingewiesen auf das Nachlassen der Rüstungsarbeiten und die Stokkungen in der Bautätigkeit als Ursachen für den verminderten Eisenverbrauch. Auch dadurch, daß infolge technischer Verbesserungen bei der Eisenverhüttung pro Tonne Roheisen ein geringerer Kokseinsatz nötig ist, als in der Vorkriegszeit, wird von der Eisenwirtschaft weniger Kohle in Anspruch genommen.
4. Von den hier angeführten vier Gründen ist wohl der wichtigste die Sparwirtschaft, die beim Verbrauch an Kohle infolge der Kohlenknappheit der Kriegs- und Nachkriegszeit eingetreten ist. Besonders große Erfolge hatten diese Sparmaßnahmen in Deutschland. Die Kohlenknappheit, besonders in der Nachkriegszeit, verursacht durch die Ruhrbesetzung und die Abtretung Ostoberschlesiens an Polen, hat hier das ungeheure Anwachsen der Braunkohlenindustrie hervorgerufen.

---

[39]) Jul. Hirsch, a. a. O., S. 1232.

Die vier von Hirsch angeführten Gründe können aber die stark geschwächte Kohlennachfrage nicht ausreichend erklären. Es ist hier doch zu wenig auf die Kriegsfolgen, an denen die Industrien fast aller Länder leiden, hingewiesen worden. Besonders der ungeheuere Ausbau der Kriegsrüstungsindustrie und ihre Bevorzugung der gesamten übrigen Industrie gegenüber, hatten eine Umschichtung im Produktionsapparat aller kriegführenden Staaten zur Folge. Diese Umschichtung ist der Grund für das Darniederliegen der Wirtschaft in diesen Staaten. Die einzige Ausnahme bilden hier die Vereinigten Staaten von Amerika. Ihre Steinkohlenproduktion spiegelt ihre Lage deutlich wieder. Im Jahre 1913 förderten U. S. A. 517,1 Mill. Tonnen, 1925 dagegen 530,8 Mill. Tonnen.[40]) — Die Gründe für die Kohlenkrise liegen also nicht allein bei der Kohlenwirtschaft, sie sind vielmehr zum großen Teil auch allgemeinwirtschaftlicher Natur.

Für die böhmische Braunkohle, die erstens wegen der frachtlich ungünstigen Lage, zweitens wegen ihres, im Verhältnis zu den Steinkohlensorten, zu geringen Heizwertes nie eine bedeutendere Rolle auf dem Weltmarkte gespielt hat, hat die Weltkohlenkrise nur indirekt ihre Bedeutung. Die Verhältnisse auf dem deutschen Kohlenmarkte besonders sind es, die die Lage der tschechoslowakischen Braunkohlenindustrie ausschlaggebend beeinflußen. Und so ist der Aufschwung der deutschen Braunkohlenindustrie der Hauptgrund für den Rückgang der tschechoslowakischen.

Die Autarkiebestrebungen, das hervorragendste Merkmal der Wirtschaftspolitik aller Sukzessionsstaaten waren auch für die Wirtschaftspolitik der Tschechoslowakei in den ersten Jahren ihres Bestehens kennzeichnend. Die Tschechoslowakei ist die Erbin des größten Teiles der Industrie Oesterreichs gewesen. Unter Zugrundelegung der Produktion der Jahre 1913 und 1924 errechnet man für die Tschechoslowakei einen Anteil von 86,7 % der österreichischen Steinkohlenproduktion und 84,1 % der österreichischen

[40]) J. Peters, a. a. O., S. 184.

Braunkohlenproduktion. Diese Tatsache, sowie die zentrale Lage der Tschechoslowakei sind die Gründe dafür, daß die in Folgendem geschilderte tschechoslowakische Wirtschaftspolitik nicht zum Erfolge führen konnte. Alle Nachfolgestaaten Oesterreichs glaubten die historisch gewordene Wirtschaftseinheit des alten Landes ohne weiteres beiseite schieben zu können und ohne an die alten Verhältnisse anzuknüpfen, auf protektionistischer Grundlage einzelne neue Wirtschaftseinheiten errichten zu können. Die Stellung der früheren Teile der Monarchie, nunmehr als selbständige Staaten, zueinander, ist damit gekennzeichnet. Es sei nur noch erwähnt, daß Rumänien und Jugoslawien den Protektionismus sogar soweit treiben, Kohleneinfuhrzölle zu erheben. Für die Tschechoslowakei ergab sich aber noch die besondere Frage der Einstellung zu Deutschland. Im Verkehr mit Deutschland war man mindestens ebenso bestrebt, die Ausfuhr nach dorthin, wie die Einfuhr von dorther zu unterbinden. Also Selbstgenügsamkeit nicht nur insoweit, als alles, was gebraucht wurde, im Inland erzeugt werden soll, sondern auch insoweit, als alles, was im Inland erzeugt wird, auch dort verbraucht werden soll.

Auf die große Bedeutung Deutschlands, früher als Hauptabnehmer, jetzt als Hauptkonkurrent für den nordwestböhmischen Braunkohlenbergbau ist schon hingewiesen worden. Neben Deutschland ist es aber besonders Polen, welches als ernster Gegner für die tschechoslowakische Kohlenindustrie auf dem europäischen Markte auftritt. Mit beiden Ländern hat die Tschechoslowakei deshalb Kohlenabkommen geschlossen. Diese Vereinbarungen sollen die fremde Konkurrenz im Inlande wenigstens einigermaßen einschränken. Im Jahre 1917 wurden im Deutsch-österreichischen Kohlenverkehr Einfuhr- und Ausfuhrbewilligungen eingeführt. Die erste Vereinbarung mit der österreichischen Regierung vom 1. Juli 1917,[41]) setzt ein mo-

[41]) Die Angaben über das Kohlenabkommen mit Deutschland entstammen dem Artikel „Tschechoslowakei" im Handb. der Kohlenwirtschaft, S. 525.

natliches Einfuhrkontingent für böhmische Braunkohle in Höhe von 350 000 Tonnen fest. Das Kontingent sinkt in der folgenden Zeit: Von August 1917 bis Feber 1918 auf 300 000 Tonnen, von Feber 1918 bis zum Zusammenbruch der Oesterreichisch-ungarischen Monarchie auf 275 000 Tonnen. In der ersten Zeit nach dem Umsturz, vom November 1918 bis Feber 1919 fanden keine Lieferungen böhmischer Kohlen nach Deutschland statt. Bei der ersten Verhandlung mit der tschechoslowakischen Regierung im Feber 1919 wurde zunächst das geringe Kontingent von 70 000 Tonnen pro Monat festgesetzt. Bereits im Juli des gleichen Jahres wurde es auf 262 000 Tonnen pro Monat erhöht. Auf Drängen der tschechoslowakischen Regierung wurde dann bereits nach knapp einem Jahre, im Juni 1920, das Kontingent auf 202 000 Tonnen herabgesetzt. Der Anlaß zur Verminderung des Braunkohlenexportes nach Deutschland ging also von der Tschechoslowakei selbst aus, allerdings diktiert durch die damals noch herrschende Kohlenknappheit. Als nach erfolgter Stabilisierung der Mark der Braunkohlenexport nach Deutschland bis auf 243 000 Tonnen[42]) im Mai 1924 stieg und die deutsche Kohlenausfuhr nach der Tschechoslowakei zurückging, war es diesmal Deutschland, welches eine Neuordnung des Kohlenabkommens verlangte. Für Deutschland galt es jetzt, besonders die ungeheuer entwickelte Braunkohlenindustrie vor einem neuen Vordringen der böhmischen Braunkohlenindustrie zu schützen. Das Abkommen bestimmte, daß nach dem Schlüssel 2 Tonnen Braunkohle = 1 Tonne Steinkohle, beide Länder die gleichen Mengen Brennstoffe sich gegenseitig liefern dürfen. Als Mindesteinfuhrmenge wurde ein Kontingent von 160 000 Tonnen böhmischer Braunkohle monatlich festgesetzt. Nach der letzten Vereinbarung liefert Deutschland 80 000 Tonnen Steinkohle monatlich nach der Tschechoslowakei und diese 160 000 Tonnen Braun-

[42]) Lintl, Artikel „Tschechoslowakei" im Handbuch der Kohlenwirtschaft, S. 525.

kohle und 10 000 Tonnen Steinkohle nach Deutschland. Das Kohlenabkommen wirkt sich also dahin aus, daß in Deutschland die Braunkohle dadurch geschützt wird, daß der schlesischen Steinkohle die Hände beim Export nach der Tschechoslowakei gebunden werden. In der Tschechoslowakei dagegen wird die Steinkohle auf Kosten der Braunkohle durch das Kohlenabkommen geschützt.

Das Abkommen mit Polen dient hauptsächlich dazu, die billigere polnische Steinkohle vom tschechoslowakischen Markte fernzuhalten. Die Einfuhr polnischer Steinkohle ist daher mit monatlich 60 000 Tonnen[43]) kontingentiert. Die inländische Steinkohlenproduktion betrug 1924 15 178 000 Tonnen,[44]) so daß die polnische Einfuhrmenge nicht besonders ins Gewicht fällt.

Von größerer Wichtigkeit, als dieses Kohlenabkommen, ist ein Zugeständnis der Tschechoslowakei im polnisch-tschechoslowakischen Handelsvertrag. Die Tschechoslowakei hat sich in diesem Vertrage verpflichten müssen, der polnischen Kohle bei der Durchfuhr dieselben ermäßigten Tarifsätze zu gewähren, wie sie beim Transport einheimischer Kohe in Anrechnung kommen.

Durch das Kohlenabkommen ist die tschechoslowakische Kohle vor der polnischen, also nur auf dem Inlandsmarkte geschützt. Besonders unangenehm machte sich aber die polnische Konkurrenz auf dem österreichischen und ungarischen Markte bemerkbar, als im Jahre 1925 durch den deutsch-polnischen Zollkrieg Polen gezwungen war, für seine sonst nach Deutschland exportierte Kohle neue Absatzgebiete zu suchen. Es war also auch hier bei dem deutsch-polnischen Konflikt die tschechoslowakische Kohlenindustrie die Leidtragende.

---

[43]) Hamburger Wirtschaftsdienst vom 18. Feber 1927, Heft 7, S. 256.

[44]) Mitteilungen des tschechoslowakischen statistischen Staatsamtes, Jahrg. 1925, S. 697.

Es ist nun das Verhältnis der tschechoslowakischen Kohlenindustrie zu ihrer ausländischen Konkurrenz beleuchtet worden. Jetzt soll die Lage auf dem tschechoslowakischen Inlandskohlenmarkte dargelegt werden. Im Inlande muß die nordwestböhmische Braunkohle mit der in verschiedenen Gegenden des Landes vorkommenden Steinkohle konkurrieren. Folgende Gewinnungsstätten[45]) kommen hier in Betracht:

Das größte Steinkohlenlager der Tschechoslowakischen Republik befindet sich in Mähren, im Ostrau-Karwiner Gebiet. Das Lager ist der südwestliche Ausläufer des polnisch-schlesischen Beckens. Das Ostrau-Karwiner Revier ist das größte und modernst eingerichtete der Republik. Im Jahre 1924 förderten 44 213 Arbeiter 10 388 000 Tonnen Kohle. Es ist das einzige tschechoslowakische Kohlenrevier, welches in der Nachkriegszeit seine Produktion über die Vorkriegshöhe steigern konnte (1913: 9 362 000 Tonnen). In 13 Koksanstalten wurden im Jahre 1924: 2 162 000 Tonnen Koks erzeugt. Die Steinkohlenbriketterzeugung ist nicht bedeutend. Diese Steinkohle ist die Grundlage der tschechoslowakischen Schwereisenindustrie.

Das Schatzlar-Schwadowitzer Becken ist ein Teil des Niederschlesischen Waldenburger Lagers. Es förderten hier 1924 3071 Arbeiter 516 000 Tonnen Steinkohle.

Etwas größere Bedeutung haben die Vorkommen von Kladno und Pilsen. Das Kladnoer Revier förderte 1924 mit 13 069 Arbeitern ungefähr 2 145 000 Tonnen und Pilsen mit 6 237 Mann ungefähr 896 000 Tonnen.

Die Entwicklung der Braunkohlen- sowie der Steinkohlenindustrie in der Nachkriegszeit zeigt vergleichsweise die Tabelle auf der folgenden Seite:

---

[45]) Sämtliche Angaben sind dem Artikel „Montanindustrie" im Handbuch der tschechoslowakischen Wirtschaft entnommen. S. 67 ff.

In 1000 Tonnen

Jahr	Halden-bestände	Förderung	Insgesamt z. Verfüg. steh.	Davon Export
		Steinkohle		
1913[1])	—	14 271	14 271	709
1919[2])	551	10 254	10 805	756
1920[3])	900	11 380	12 281	688
1921[4])	856	12 023	12 880	1040
1922[5])	910	10 464	11 375	954
1923[6])	1371	12 347	13 719	1640
1924[7])	1494	15 178	16 673	1512
		Braunkohle		
1913[1])	—	23 017	23 017	7046
1919[2])	65	17 323	17 389	2032
1920[3])	134	19 957	20 091	3153
1921[4])	94	21 335	21 429	4369
1922[5])	193	19 174	19 367	3423
1923[6])	454	16 265	16 720	2137
1924[7])	479	20 459	20 938	2854

Die Entwicklung bis zum Jahre 1924, dem letzten Jahre, von dem amtliche Zahlen vorliegen, zeigt schon deutlich einen wenn auch geringen Aufstieg der tschechoslowakischen Steinkohlenindustrie. Das Steigen der Steinkohlenexportziffer kommt daher, daß früher die entfernteren Absatzgebiete Wien und Ungarn zum Inland gehörten, während ihr Bezug jetzt mit unter der Exportziffer erscheint.

Ganz anders stellt sich die Lage der Braunkohlenindustrie dar. Die Tatsache, daß die Braunkohle nie die Förderziffer des Jahres 1913 erreichte, wurde bereits erwähnt. Aus der Aufstellung ist zu ersehen, daß

---

[1]) Oesterr. stat. Handb., Bd. 33, S. 113 u. 223.

[2])—[4]) Handb. d. tschechoslow. stat. Staatsamtes, Bd. 2, S. 78—83.

[5]) Mitteilungen d. tschechoslow. stat. Staatsamtes 1924, S. 249 u. 251.

[6]) Mitteilungen d. tschechoslow. stat. Staatsamtes 1924, S. 559 u. 561.

[7]) Mitteilungen d. tschechoslow. stat. Staatsamtes 1925, S. 697 u. 699.

der Inlandsverbrauch wohl zugenommen hat. Der Export dagegen ist derartig zurückgegangen, daß ein Ausgleich nicht möglich war.

In 1000 Tonnen

1913:	Produktion:	23017;	Export:	7046;	Inlandsabsatz:	15971;
1924:	„	20938	„	2854	„	18084;
		— 2079		— 4192		+ 2113

Das Verhältnis Steinkohle zu Braunkohle verschiebt sich in der Zeit nach 1924 immer mehr zu ungunsten der letzteren. Dr. Uhlig errechnet im „Prager Tagblatt“[46]) auf Grund der Wagenbeistellungstabellen vom Dezember 1924 bis Juni 1925 ein Sinken der täglichen durchschnittlichen Steinkohlenverladung von 2500 auf 2000. Die tägliche Verladeziffer für Braunkohle ging dagegen in der gleichen Zeit von 3500 auf 2100 Waggons zurück. Die weitere Entwicklung, besonders während des englischen Bergarbeiterstreiks, zeigt die folgende Zusammenstellung.

Entwicklung der durchschtl. Verladeziffern per Werktag in laufenden Wagen von 10—20 Tonnen[47]):

Monat	Steinkohle	Braunkohle
Jänner 1926	2 378	2 889
Feber 1926	2 056	2 665
März 1926	1 884	2 482
April 1926	1 798	2 548
Mai 1926	1 899	2 286
Juni 1926	1 890	2 181
Juli 1926	1 804	2 048
August 1926	2 582	2 551
September 1926	2 902	3 045
Oktober 1926	3 126	2 725
November 1926	3 008	3 656
Dezember 1926	3 243	3 573
Jänner 1927	2 507	2 852
Feber 1927	2 166	2 629
März 1927	2 038	2 440

[46]) Prager Tagblatt vom 22. Juli 1925, Nr. 169.

[47]) Zusammengestellt nach den halbmonatlich im Handelsteil des Prager Tagblattes erscheinenden Berichten von Dr. K. Uhlig.

Von Jänner 1926 stieg die durchschnittliche tägliche Verladeziffer bei Steinkohle von 2 378 Wagen auf 3 243 Wagen im Dezember 1926. Dieser Monat weist für Steinkohle die Höchstverladeziffer auf, die infolge der Ersatzlieferungen für die ausfallende englische Kohle erreicht wurde. Die Ziffer steigerte sich also um 865 Wagen täglicher Verladung. Die Braunkohle ist an ihrem höchsten Punkt mit 3 656 Wagen im November 1926 nur um 767 Wagen höher, als im Jänner 1926 mit 2 889. Trotzdem aber ist bis März 1927 die tägliche Verladeziffer der Steinkohle um 1 205 Wagen gesunken, die der Braunkohle dagegen um 1 216 Wagen. Die Braunkohlenverladung ist also im Verlaufe der England-Konjunktur weniger gestiegen, als die der Steinkohle, und nachher mehr gefallen.

Besonders hemmend machte sich für die Braunkohle während des englischen Bergarbeiterstreikes der Wagenmangel bemerkbar, während der Steinkohlenindustrie die angeforderte Waggonzahl meist voll zugeteilt wurde. So ist die niedrige Verladeziffer des Monats Oktober 1926 auf diese Wagenknappheit zurückzuführen. Die Gründe für diese verschiedene Beteilung der beiden Schwesterindustrien sind nicht wirtschaftlicher Natur.

Die Wagenfrage spielt für die tschechoslowakische Kohlenindustrie noch eine besondere Rolle. Die Tschechoslowakei, in ihrer Doppelgestalt als Industrie- und Agrarstaat, hat die schwierige Aufgabe, die Interessen beider Richtungen auszugleichen und zu vereinigen. Auf dem Gebiete der Waggonbeistellung ist dies bis jetzt noch nicht gelungen. Die bedeutende tschechoslowakische Zuckerrübenproduktion erfordert alljährlich in den Monaten der Kampagne ein bedeutendes Waggonkontingent. Es ist dies aber nun gerade die Zeit, in der infolge des Beginnens der kälteren Jahreszeit die Anforderungen der Kohlenindustrie an den Wagenpark der tschechoslowakischen Staatsbahn steigen. In den Herbstmonaten tritt also immer ein gewisser Wagenmangel ein. Es wurden verschiedentlich beim Eisenbahnministerium Schritte unternom-

men, um diesem Uebelstand abzuhelfen. So unterbreitete die Handelskammer in Troppau dem Eisenbahnministerium einen Antrag, wonach die Bezieher von Kohle bei Abnahme einer bestimmten Menge in den Sommermonaten Frachtbegünstigungen erhalten sollen. Die Kohlenverbraucher wurden dann auch aufgefordert, ihren Bedarf vor Eintreten der Herbstkampagne zu decken. Da die Eisenbahnen als Hauptabnehmer selbst aber nicht darnach handeln, ist von dieser Maßnahme kein besonderer Erfolg zu erwarten. Ein gutes Bild von den Anforderungen, die die böhmische Braunkohlenindustrie in den verschiedenen Jahren an den Wagenpark der Eisenbahnen gestellt hat, gibt folgende Wagenbeistellungstabelle.[48]) Die Summen der alljährlich versandten Wagen zeigen noch einmal von einem anderen Gesichtspunkt aus den Abstieg der nordwestböhmischen Braunkohlenproduktion.

In den nordwestböhmischen Braunkohlenrevieren beigestellte Wagen von 10—20 Tonnen:

Monat	1913	1920	1921	1922
Jänner	133 458	80 235	95 199	87 816
Feber	121 087	76 028	90 551	48 922
März	124 373	94 617	96 679	106 094
April	117 281	83 706	89 347	93 712
Mai	108 937	77 942	82 673	89 093
Juni	105 786	80 253	88 402	80 802
Juli	120 839	84 256	84 326	85 036
August	119 889	87 584	91 337	86 278
September	121 285	94 802	89 702	74 328
Oktober	121 294	77 704	81 301	70 500
November	109 673	88 820	94 104	56 061
Dezember	107 044	87 581	93 437	78 527
Zusammen:	1 409 946	1 013 528	1 080 058	957 169

[48]) Zusammengestellt nach den halbmonatlich erscheinenden Wagenbeistellungslisten der Zeitschrift „Der Kohleninteressent", Teplitz-Schönau.

In den nordwestböhmischen Braunkohlenrevieren beigestellte Wagen von 10—20 Tonnen:

Monat	1923	1924	1925	1926
Jänner	77 743	100 601	71 221	72 056
Feber	74 435	97 747	67 015	64 268
März	85 768	85 472	71 233	67 029
April	64 042	76 822	64 451	61 360
Mai	60 405	72 844	53 452	57 223
Juni	59 521	59 884	54 328	55 734
Juli	67 780	67 472	63 640	55 433
August	47 172	72 665	66 208	66 514
September	1 298	87 271	83 491	79 424
Oktober	69 110	81 207	84 244	70 910
November	95 280	79 244	83 149	95 048
Dezember	85 837	87 030	82 477	92 894
Zusammen	788 391	968 259	844 909	837 893

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß der Grund für die auffallende Verschlechterung der Lage der nordwestböhmischen Braunkohlenindustrie im Nachlassen des Exportes zu suchen ist. Nach deutschem amtlichen Material [49]) zeigt die Entwicklung des Kohlenverkehrs zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei folgendes Bild:

Kohlenverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland in 1000 Tonnen:

Jahr	Steinkohle		Braunkohle	
	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr
1913	—	—	6 986	49
1920	72	642	2 336	29
1921	97	483	2 661	2
1922	106	373	2 014	1
1923	802	97	1 454	9
1924	228	381	2 075	0,8
1925	134	889	2 290	1

[49]) Statistik des Deutschen Reichs, auswärtiger Handel, Bd. 271 III, 310 IV, 319 VIII, 330 III. Spezialhandel nach Ländern. Die Zahlen wurden umgestellt, sodaß die Tabelle die Lage von der Tschechoslowakei aus gesehen zeigt.

Die Zahlen für 1913 beziehen sich auf das gesamte österreichisch-ungarische Zollgebiet. Ein Vergleich der Steinkohlen-Ein- und Ausfuhr ist daher nicht möglich. Wohl aber lassen sich die Braunkohlenzahlen mit denen von 1913 vergleichen, da die Gegenden, die vor dem Kriege nach Deutschland Braunkohlen exportierten, jetzt zum allergrößten Teil zur Tschechoslowakei gehören. Der Steinkohlenexport nach Deutschland hat wegen der benachbarten deutschen und polnischen Reviere die, wie der Kohleninteressent[50]) in einem Artikel schreibt, unter günstigeren Bedingungen fördern wie die tschechoslowakischen, nie eine größere Bedeutung gehabt. Anders dagegen steht es mit der Braunkohle. Hier ist der Absatz von über 6 Millionen Tonnen im Jahre 1913 zurückgegangen auf 2,290 Millionen Tonnen in 1925. Angesichts dieser Zahlen ist es nicht erstaunlich, wenn Pahl[51]) schreibt: „So gut wie vollkommen ist die böhmische Kohle vom Markte verschwunden, die in Friedenszeiten einen großen Kontingent nach Südbayern stellte."

Es steht außer Frage, daß die nordwestböhmische Braunkohlenindustrie infolge der Entwicklung der deutschen Braunkohlenindustrie an Boden in Deutschland verlieren mußte. Es ist aber auch ebenso sicher, daß die in den folgenden Kapiteln geschilderte tschechoslowakische Wirtschaftspolitik mitschuldig an dem Aufblühen der deutschen Braunkohlenindustrie war.

Die, die Kohlenindustrie betreffenden wirtschaftspolitischen Maßnahmen lassen sich in zwei große Komplexe einteilen, die Kohlensteuerpolitik und die Kohlentarifpolitik der tschechoslowakischen Staatsbahn. Jeder dieser wichtigen Faktoren für den Rückgang der nordwestböhmischen Braunkohlenindustrie soll in einem besonderen Abschnitt behandelt werden. Hier sei nur darauf hingewiesen, daß beide in einem gewissen ursächlichen Zusammenhang stehen. Die

[50]) „Kohleninteressent", Jahrg. 1926, S. 45.

[51]) Pahl, Der Konkurrenzkampf der Braunkohle und der Steinkohle auf dem südbayrischen Markte, Münchner Diss. 1925, S. 73.

tschechoslowakische Staatsbahn, als Hauptkonsumentin, trägt einen großen Teil der Kohlensteuer und so wird diese mit ein Grund für die Höhe der tschechoslowakischen Eisenbahntarife.

IV. Kapitel.

Die auf dem Kohlenumsatz, dem Kohlenverbrauch und dem Kohlenexport ruhenden öffentlichen Abgaben.

Der erste Entwurf eines Kohlensteuergesetzes aus dem Jahre 1918 stammt noch aus dem alten Oesterreich. Dieser Entwurf sah eine zwanzigprozentige Steuer für alle Arten von Kohle vor. Als Steuerwert der Kohle war der Wert anzusehen, den sie im Momente des Verkaufes beim Produzenten hat. Steuerfrei sollte die Kohle für den eigenen Bedarf des Unternehmens und die Deputatkohle sein. Dieser Entwurf, sowie der ihm völlig gleichende erste tschechoslowakische von 1919 wurde nicht Gesetz.

Bevor noch eine allgemeine Kohlensteuer eingeführt wurde, war am 22. Dezember 1919 trotz des Sträubens der Unternehmer des nordböhmischen Revieres eine Exportabgabe[52]) auf Kohle eingeführt worden. Formell geschah dies durch einen Vertrag zwischen den Unternehmern und dem Ministerrate. Der Vertrag lautete dahin, daß von der nach Deutschland zu einem wesentlich höheren als dem Inlandspreise gelieferten Kohle eine Abgabe von 20 % an den Staat abzuführen sei. Nach Einführung des Kohlenwirtschaftsgesetzes von 1920 wurde die Vereinbarung dahingehend geändert, daß von der nach Deutschland exportierten Kohle eine Abgabe von 50 % der Differenz zwischen Inlands- und Auslandspreis zu zahlen sei. Außer diesem, mit einem festen Prozentsatz bestimmten Anteile des Staates am Exportgewinn wurden

[52]) Alle Angaben über die Exportabgabe entstammen dem Buche: „Dr. Kačirek: Die Kohlensteuer", Prag 1925.

auch von der nach dem sonstigen Ausland exportierten Kohle Ausfuhrabgaben eingehoben. Die Höhe dieser Abgaben wurde jeweils von der Kohlenabteilung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten bestimmt. Praktisch war die Einziehung der Exportabgabe so geregelt, daß der exportierende Unternehmer die Exportvaluta an das Bankamt des Finanzministeriums abführen mußte. Dieses überwies dem Unternehmer seinen Teil in tschechoslowakischen Kronen und schrieb den Rest auf das Konto der Staatszentralkasse gut.

Am 1. September 1921 wurde von Seiten der Unternehmer dem Staate der Vertrag über die Exportabgabe gekündigt. Auch die vom Arbeitsministerium erhobenen Abgaben vom Export nach dem sonstigen Ausland fielen in dieser Zeit.

An weiteren Abgaben, die die gesamte Kohlenproduktion belasteten, ist noch die ab 1. Jänner 1919 vom Arbeitsministerium eingeführte sogenannte Manipulationsabgabe zu erwähnen. Sie wurde zunächst zur Dekkung der Kosten der durch das Kohlenwirtschaftsgesetz eingeführten Kohleninspektorate in Höhe von 4 Heller pro Meterzentner erhoben und später nach Auflassung der Inspektorate am 1. Jänner 1924 auf 1 Heller pro Meterzentner ermäßigt. Zu dieser Abgabe bestand ab 1. September 1921 ein Zuschlag in Höhe von 2 Heller pro Meterzentner zur Deckung des Aufwandes des Kohlenrates. Auch dieser Zuschlag wurde mit 1. Jänner 1924 auf 1 Heller pro Meterzentner ermäßigt, so daß von da ab die Gesamthöhe der Abgabe 2 Heller pro Meterzentner beträgt.

Die allgemeine Umsatzsteuer wird in der Tschechoslowakischen Republik beim Umsatz von Naturprodukten in Höhe von 1 %, bei jeder anderen Lieferung und Leistung in Höhe von 2 % erhoben. Die Umsatzsteuer vom Kohlenverkauf bildet hiervon eine Ausnahme. Sie wird nicht wie bei den anderen Waren von jedem Umsatz erhoben, sondern nach der Verordnung des Finanzministeriums vom 31. Jänner 1920 mit Gültigkeit ab 1. Feber 1920 nur einmal in Höhe von 2 % beim Verkauf der Kohle durch den Produzenten.

Das bereits verschiedentlich erwähnte Gesetz vom 9. April 1920, betreffend die Regelung der Kohlenbewirtschaftung (S. d. G. V. Nr. 260) führte in seinem Teil II (§ 32—50) die sogenannte „Kohlenabgabe" ein. Dieser Teil II tritt nach § 51 des Gesetzes am 1. Mai 1920 in Kraft.

Der erste Teil dieses Gesetzes brachte eine Kohlenzwangswirtschaft. § 3 sagt darüber: „Die gesamte im Gebiete der Tschechoslowakischen Republik gewonnene Kohle und deren Vorräte bei den Erzeugungsstätten, ferner die aus dem Auslande eingeführte Kohle steht unter Sperre. Die Sperre hat die Wirkung, daß über diese Kohle ohne die Weisung der Organe, denen die Regelung der Kohlenbewirtschaftung obliegt, nicht verfügt werden darf." — Von dieser Sperre ausgenommen ist die Kohle für den eigenen Betrieb und die Kohle, die den Angestellten und der Belegschaft der Schächte als Deputat gewährt wird. In § 3, II heißt es darüber: „Von der Sperre sind die auf Grund einer ordnungsmäßigen Zuteilung erworbenen Kohlenvorräte bei den Verbrauchern, ferner die Kohle, die vom Bergwerksunternehmen für die eigenen Zwecke zur Gewinnung, Sortierung und Verladung innerhalb des Bergwerksunternehmens benötigt wird, und die Kohle, die den Angestellten und der Belegschaft der Schächte als Deputat für ihren eigenen Hausbedarf zum Heizen gewährt wird, ausgenommen."

Die Regelung der Kohlenbewirtschaftung ist Sache des Ministeriums für öffentliche Arbeiten im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern, der Finanzen und für Industrie, Handel und Gewerbe. § 7 des Gesetzes führt dazu drei neue Organe ein:

1. Der Kohlenrat, bestehend aus Vertretern der Bergwerksunternehmer, -arbeiter und -angestellten, Kohlenhändler, Industrieunternehmungen, Industriearbeiter, Landwirtschaft, Gewerbe, Bahnen, Verbraucher von Heizkohle und aus je einem Fachmann für Kohlenbergwerksbetriebe, chemische Kohlenuntersuchung und Kohlenverwendung. Außerdem entsenden Handels- und Finanzministerium ständige Beisitzer.

2. Kohleninspektorate.
3. Kohlenausschüsse, die bei den Kohleninspektoraten zu bilden sind. Sie sind ähnlich zusammengesetzt wie der Kohlenrat.

Aufgabe des Kohlenrates ist es, die allgemeinen Richtlinien der Kohlenwirtschaft zu bestimmen. Die Inspektorate sind die eigentlichen Kohlenverteilungsstellen und die Ausschüsse „erstatten Anträge und Gutachten vom Standpunkte der Verhältnisse der einzelnen Reviere."

Nach § 5 wird der Kohlenpreis wie folgt festgesetzt: „Der Minister für öffentliche Arbeiten bestimmt im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Minister für Industrie, Handel und Gewerbe nach Anhörung des Kohlenrates die Verkaufshöchstpreise der Kohle loco Werk, die in den amtlichen Zeitungen durch Kundmachungen bei den Kohlenausschüssen und auf den Werken öffentlich kundgemacht werden."

Von diesem amtlich festgesetzten Höchstpreis ist die Steuer zu bezahlen und zwar sagt § 32 darüber folgendes: „Der Bergwerksunternehmer ist verpflichtet, von der gewonnenen Kohle der Finanzkasse 30 % des nach § 5 festgesetzten Preises auf die in der Durchführungsverordnung bestimmte Art abzuführen." Die genannte Durchführungsverordnung ist unter demselben Datum wie das Gesetz ergangen (S. d. G. V. Nr. 261) und enthält die näheren Bestimmungen und Anweisungen für den Verkehr mit dem Gefällskontrollamt.

Im § 34 wird die gleiche Kohle, die nach § 3, II nicht der Sperre unterliegt, auch von der Steuer ausgenommen.

Einer besonderen Besteuerung unterliegt nach § 35 die aus dem Ausland eingeführte Kohle: „Von der aus dem Ausland eingeführten Kohle wird eine Ersatzabgabe in einem Betrage eingehoben, der von Zeit zu Zeit vom Finanzminister im Einvernehmen mit dem Minister für öffentliche Arbeiten und mit dem Minister für Industrie, Handel und Gewerbe unter Berücksichtigung der Abgabe von der Förderung inländischer

Kohle festgesetzt wird.“ § 36: „Zur Entrichtung der Ersatzabgabe von ausländischer Kohle ist derjenige verpflichtet, der die Kohle übernommen hat, und, wenn die Kohle nicht an einen bestimmten Empfänger angewiesen ist, oder wenn sie von diesem nicht angenommen wurde, derjenige, der sie in das Land befördert hat. Die Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe tritt mit der Beförderung der Kohle über die Zollgrenze ein und die Abgabe ist vor deren Abfertigung aus dem zollämtlichen Verfahren fällig.“

Eine Regierungsverordnung vom 6. Nov. 1920, S. d. G. V. Nr. 603 setzte den Wirksamkeitsbeginn des Teiles I des Kohlenwirtschaftsgesetzes für den 15. November 1920 fest. Die Verordnung vom gleichen Tage S. d. G. V. Nr. 604 regelte die genaue Durchführung der Aufgaben der drei Kohlenwirtschaftsorgane.

Den Anlaß zur Einführung dieser Verbrauchssteuer gab die in Deutschland seit dem Jahre 1917 bestehende Kohlensteuer und die Absicht Oesterreichs, ebenfalls eine Kohlensteuer einzuführen. Die deutsche Steuer, die auch vom Export erhoben wurde, machte die Tschechoslowakei, sowohl beim Bezug aus Deutschland, wie beim Export dorthin steuerpflichtig. Da das deutsche Gesetz, um Doppelbesteuerung zu vermeiden, beim Import aus Staaten, die selbst eine Kohlensteuer erheben, Befreiung der importierten Kohle von der Steuer vorsah, führte die Tschechoslowakei die Kohlensteuer ein. Die von Oesterreich beabsichtigte Einführung einer Kohlensteuer hätte sich im tschechoslowakischen Bergbau auf das unangenehmste bemerkbar gemacht. Der österreichische Bergbau selbst war noch nicht von Bedeutung und so wäre der größte Teil der Steuer von der tschechoslowakischen Kohle zu tragen gewesen. Um also einerseits die Steuer vom Export nach Deutschland selbst zu bekommen und andererseits Oesterreich von der Einführung der Steuer abzuschrecken, wurde in der Tschechoslowakei die Kohlensteuer eingeführt und auch auf den Export ausgedehnt.

In einer Denkschrift über die Kohlensteuer von Dr. Kačirek, Ministerialrat im Finanzministerium,

wird als Hauptgrund für die Einführung der Kohlensteuer die Notwendigkeit angegeben, daß der Staat auch an den innerhalb seiner Grenzen geförderten Naturschätzen verdienen müsse und die Ausbeutung der Gruben nicht den privaten Unternehmern umsonst überlassen dürfe. Dieses Argument ist noch der letzte Rest der ursprünglich beabsichtigten Verstaatlichung der Bergbaubetriebe. Es dient noch heute mit dem, daß die Kohlensteuer nötig zur Balancierung des Staatshaushaltes sei. als Hauptstütze der Kohlensteuer.

Der wahre Grund für die Einführung der Steuer war natürlich auch hier, wie in den anderen Ländern, die die Kohlensteuer einführten, die Finanznot des Staates in der Nachkriegszeit und die leichte Möglichkeit, sich durch die Besteuerung des Kohlenverbrauches Mittel zu verschaffen. In der ersten Zeit hatte die Kohlensteuer eine wirkliche Höhe von 42,8 %, da sie von dem Verkaufspreis + Kohlensteuer in Höhe von 30 % zu zahlen war. Schon die Tatsache, daß auf ein unentbehrliches Gut, wie es die Kohle ist, eine so hohe Steuer gelegt wird, spricht dafür, daß es sich nur um eine Notmaßnahme handelte zur Deckung der außergewöhnlichen Staatsausgaben. Die Verquickung der Kohlensteuer mit dem Kohlenzwangswirtschaftsgesetz geschah, um den Einfluß des Staates bei der Kohlenverteilung sicher zu stellen. Die Möglichkeit, diese Steuer aufrechtzuerhalten, bestand natürlich nur so lange die Kohlenknappheit dauerte und eine Ueberwälzung auf den Verbraucher gelang. Besonders die Besteuerung des Exportes mußte unmöglich werden, sobald auf dem Weltkohlenmarkte ein Nachlassen der Knappheit sich bemerkbar machte. Der Motivenbericht zum Kohlenwirtschaftsgesetz führt aus, daß das Gesetz auf folgendem Grundgedanken beruhe: „Die Zwangswirtschaft soll nur so lange beibehalten werden, als die Kohlenkrisis dauert. Es ist von extremen Eingriffen in bestehende Rechtsverhältnisse abzusehen und die Maßnahmen sind so elastisch zu gestalten, daß die spätere Ueberleitung der Zwangswirtschaft in die freie Kohlenwirtschaft sich nicht allzu schwierig gestalten soll."

Sobald die Kohlenknappheit nachließ, bemühte man sich dann auch in den Staaten, die eine Kohlensteuer eingeführt hatten, diese wieder abzubauen. In Deutschland geschah dies durch die dritte Steuernotverordnung vom 14. Feber 1924, R.-G.-Bl. Nr. 11. Anders die Tschechoslowakei! Bereits im Jahre 1920, kurz nach Einführung der Kohlensteuer, in welche Zeit auch die 150prozentige Tariferhöhung gefallen war, machte sich in der tschechoslowakischen Industrie der erste Rückschlag in der Nachkriegskonjunktur bemerkbar. Besonders die Zwangszuteilung durch die Kohleninspektorate schuf für einen großen Teil der Industrie eine vollkommen geänderte Produktionsbasis, da bei der Zuteilung der Kohle weder auf die Lage des Verbrauchsortes im Verhältnis zur Produktionsstätte, noch auf den Bedarf an Menge, Beschaffenheit, Körnung usw. der Kohle geachtet wurde. Alle Fehler, die sich beim Ausschalten des freien Wettbewerbs einstellen, wurden auch hier gemacht. Die Beschaffenheit der Kohle wurde bei der Preisfestsetzung nicht in Betracht gezogen. Der Verbraucher mußte für Kohle, auf die seine Feuerungsanlage nicht eingerichtet war, den staatlich festgesetzten Preis bezahlen. Eine Aenderung dieses Preises war nicht möglich, da der Kohlenproduzent durch die Kohlensteuer an ihn gebunden war. All diese Auswirkungen der Kohlenzwangswirtschaft hätten nachhaltige schlimme Folgen für die tschechoslowakische Industrie im allgemeinen, für die Kohlengruben im besonderen nicht gehabt, wenn man rechtzeitig von der Zwangswirtschaft zur freien Wirtschaft zurückgekehrt wäre.

Zu Beginn des Jahres 1921 war die schlimmste Zeit des Kohlenmangels vorüber. Bei den minderen Qualitäten machte sich zu dieser Zeit bereits ein gewisser Ueberfluß bemerkbar. Eine Besteuerung des Kohlenexportes in einem Lande, das auf den Export angewiesen ist, konnte von jetzt ab nur das Land selbst treffen, denn eine Ueberwälzung der Steuer auf den ausländischen Abnehmer war von jetzt ab unmöglich. Es entfielen nun die Voraussetzungen für die Besteue-

rung der Kohlenausfuhr, denn in allen Staaten erhöhte sich die Kohlenförderung. Die Nachfrage aber sank infolge des Nachlassens der Scheinkonjunktur der Nachkriegszeit. Wohl war die mitteldeutsche Industrie infolge der Ruhrbesetzung noch einmal eine Zeit lang auf böhmische Kohle angewiesen. Die Inflation und damit verbundene Zahlungsunfähigkeit der deutschen Abnehmer sorgte aber dafür, daß diese neue Geschäftsverbindung nicht reger wurde. Und sobald deutsche Kohle zur Verfügung stand, hörten die tschechischen Lieferungen wieder auf.

Ein Gesetz vom 12. August 1921, S. d. G. V. Nr. 296 ermäßigte die Höhe der Kohlensteuer von 42.8 % auf 30 %, indem es in Artikel I sagt: „Der § 32 des Kohlenwirtschaftsgesetzes wird abgeändert und hat in Hinkunft zu lauten:

Der Bergwerksunternehmer ist verpflichtet, von der gewonnenen Kohle der Finanzkasse eine Abgabe in der Höhe von 30 % des nach § 5 festgesetzten Preises mit Ausschluß des auf diese Abgabe entfallenden Betrages abzuführen. In diesem Preise werden die nach § 5 amtlich festgesetzten Zuschläge, die vorübergehenden Charakters und für einen besonderen Zweck bestimmt sind, nicht eingerechnet."

Die Steuer hat also von jetzt ab nicht mehr eine tatsächliche Höhe von 42,8 %, sondern eine solche von 30 % vom Preis loco Werk.

Die Verordnung Nr. 420, S. d. G. V. vom 17. November 1921 sagt in ihrem § 1 noch folgendes zur Bemessung des steuerpflichtigen Betrages: „Der Preis, von dem die Kohlenabgabe bemessen wird, ist der Preis loco Schacht einschließlich der Verladung in das Transportmittel und es sind hierzu sämtliche Vergütungen und Nachzahlungen aller Art zuzurechnen, die der Bergwerksunternehmer für die Kohle direkt oder indirekt für sich erhält oder erhalten soll."

Der oben geschilderte Zustand blieb ein Jahr hindurch bestehen, bis man am 8. November 1922 dem Drängen der industriellen Kreise nachgab und durch Kundmachung des Ministeriums für öffentliche Ar-

beiten (Z. 61,388/1922, im Amtsblatt Nr. 254) folgende Kohlensteuersätze einführte:

24 % für das Brüx — Dux — Teplitzer Braunkohlenrevier;

20 % für das Falkenauer Braunkohlenrevier;

18 % für alle Steinkohlenwerke;

15 % für Kleinbergwerke.

In der Tat blieb das Gesetz vom 12. August 1921 in Geltung. Die Abgabe betrug also 30 % des amtlich festgesetzten Preises nach § 32 des Kohlenwirtschaftsgesetzes abgeändert durch Artikel I des Gesetzes vom 12. August 1921. Um obige Sätze zu erzielen, wurden diese amtlichen Preise zerlegt in Grundpreis und abgabefreie Zuschläge, die bei den einzelnen Klassen verschieden waren.

Dr. Kačirek[53]) führt als Grund für die verschiedene Belastung der Kohle mit der Steuer folgendes an: „daß die Abgabe für Braunkohle höher bemessen wurde, als die für die Steinkohle, hat seinen Grund in der Erwägung, daß die Preise der Braunkohle, von denen die Abgabe perzentuell bemessen wird, gegenüber der Steinkohle unverhältnismäßig niedriger sind, als ihrem kalorischen Werte entsprechen würde. Die Braunkohle erträgt und erfordert daher einen höheren Satz der Kohlenabgabe, damit sie nach Kalorien wenigstens annähernd so belastet werde, wie die Steinkohle. Außerdem erfordert die Förderung der Steinkohle größere Erzeugungskosten als die der Braunkohle.“ Weiter wird im gleichen Buche ausgeführt: „Dadurch, daß die Qualitätskohle des Brüxer Revieres von der Kohlenabgabe mehr betroffen wurde, wurde natürlich für die übrigen Reviere eine bedeutende Erleichterung geschaffen, ohne daß die Förderung in dem oben genannten Reviere gefährdet worden wäre.“

Ueber das erste Zitat braucht kein Wort weiter verloren zu werden. Was die letzte Behauptung be-

[53]) Dr. Kačirek: „Die Kohlensteuer“, Seite 11.

trifft, so gibt folgende Aufstellung ein Bild von den tatsächlichen Verhältnissen im tschechoslowakischen Stein- und Braunkohlenbergbau:

Vergleich der Produktion- und Belegschaftsziffern des Jahres 1913 mit denen der Nachkriegszeit.[54])

Steinkohle.

Förderung in 1000 t	Zusammen[55])	% zu 1913	M.-Ostrau	% zu 1913	Kladno	% zu 1913	Pilsen	% zu 1913
1913	14 271	100	9 362	100	2 543	100	1 361	100
1924	14 395	100,6	10 388	111	2 145	84,4	896	65,8
1925	12 754	89,4	9 221	98,5	1 834	72,9	877	64,4
1926	14 408	101	10 516	112,3	1 980	77,9	984	72,3
Arbeiterstand								
1913	62 550	100	38 493	100	11 464	100	7 175	100
1924	69 955	111,8	44 213	114,9	13 069	114	6 237	86,9
1955	62 146	99,4	40 155	104,3	11 209	97,8	5 388	75,1
1926	57 240	91,5	38 200	99,2	9 516	83	5 000	69,7

Braunkohle.

Förderung in 1000 t	Zusammen[55])	% zu 1913	Brüx	% zu 1913	Falkenau	% zu 1913
1913	23 127	100	18 607	100	4 097	100
1924	20 507	88,7	16 447	88,4	3 447	84,1
1925	18 789	81,2	14 651	78,7	3 526	86,1
1926	18 613	80,5	14 600	78,5	3 450	84,2
Arbeiterstand						
1913	35 579	100	27 150	100	7 059	100
1924	41 000	115,2	32 304	119	6 493	91,5
1925	39 237	110,3	30 708	113,1	6 164	86,9
1926	37 150	104,4	28 800	106,1	6 000	84,6

[54]) Dr. J. Peters, in der Jahrhundert-Ausgabe der Deut. Zeitung „Bohemia", Prag, 30. I. 1927. Es war auch hier leider nicht möglich, für die Aufstellung amtliche Zahlen zu verwenden, da die tschechoslowakische Bergbaustatistik nur bis 1924 veröffentlicht ist. Es gilt auch hier das auf Seite 24 in den Anmerkungen 33 und 34 Gesagte. Besonders sei noch darauf hingewiesen, daß die Produktionszahlen für 1924 nicht mit denen auf den Seiten 24 und 34 übereinstimmen, da dort die amtlichen, hier wegen der Einheitlichkeit der obigen Aufstellung die Zahlen des Dr. Peters'schen Artikels aufgeführt wurden.

[55]) Kleinere Reviere inbegriffen.

Die Aufstellung zeigt, daß der tiefste Stand der Jahresproduktion an Steinkohlen im Jahre 1925 mit 89,4 % der Friedensproduktion erreicht war. Der Höchststand der Braunkohlenproduktion in der Nachkriegszeit wurde, wenn man vom Jahre 1921 infolge der Kohlenknappheit absieht, im Jahre 1924 mit 88,7 % der Friedensproduktion erreicht. Nicht einmal im Jahre 1926, durch die englischen Kohlenstreiklieferungen, konnte die Braunkohle einen höheren Absatz erzielen. Die Braunkohlenproduktion ist sogar in diesem Jahre weiter von 81,2 auf 80,5 % gesunken, während die Steinkohle 1926 die Vorkriegsproduktion sogar um ein geringes überschritten hat. Richtig ist ja, daß die beiden kleineren Steinkohlenreviere Kladno (1926 Jahresproduktion von 1 980 000 Tonnen) und Pilsen (1926 Jahresproduktion von 984 000 Tonnen) sich in einer besonders ungünstigen Lage befinden. Ebenso genau geht aber aus der Aufstellung hervor, daß das Brüxer Braunkohlenrevier einen bedeutend größeren Produktionsrückgang aufweist als das Mährisch-Ostrauer Steinkohlenrevier. Die verhältnismäßig hohe Belegschaftsziffer im Vergleich zu 1913 ist auf die Einführung des Achtstundentages zurückzuführen. Es soll hier nicht näher auf die angeführten Gründe eingegangen werden. Es dürften aber kaum wirtschaftliche Gründe gewesen sein, die zur Differenzierung der Steuer führten. Die weitere Entwicklung zeigt ja auch, daß man bald von der starken Abstufung der Steuersätze abgekommen ist.

Durch Verordnung vom 22. 12. 1922, S. d. G. u. V. Nr. 376 wurde die Kohlenzwangswirtschaft aufgehoben. § 2 sagt darüber:

„Der Kohlenhandel im Inlande der tschechoslowakischen Republik wird innerhalb der Grenzen dieser Verordnung freigegeben, d. h. jeder Verbraucher von Kohle, und zwar sowohl von Industriekohle als auch von Kohle für den Hausbrand und für andere Zwecke kann sich die Kohle durch freien Einkauf beschaffen. Ebenso wird der inländische Handel mit eingeführter ausländischer Kohle, sofern ihre Einfuhr behördlich bewilligt wurde, freigegeben."

Infolge des großen allgemeinen Bergarbeiterstreikes vom Herbst 1923 wurde die Kohlensteuer durch eine Kundmachung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, ohne aktive Beteiligung des Finanzministeriums am 10. Oktober 1923 folgendermaßen ermäßigt:

Brüxer Revier 10 %,
alle übrigen Reviere 7 %.

Eine vollkommen neue Regelung der Kohlensteuer bringt das Gesetz vom 21. Dezember 1923, S. d. G. V. Nr. 1 1924. Um den durch die Kundmachung des Arbeitsministers geschaffenen Zustand zu legalisieren, wurde der Zeitpunkt des Inkrafttretens für die Sätze des neuen Kohlensteuergesetzes rückwirkend mit 10. Oktober 1923 festgelegt (§ 24, I).

Die Steuer ist zu bezahlen von der im Inland geförderten und aus dem Auslande eingeführten Kohle. Nach § 2 beträgt die Steuer 10 % des Grubenpreises für im Inland geförderte Kohle. Von der Auslandskohle wird eine Ersatzsteuer eingehoben. Die Höhe dieser Steuer wird von Zeit zu Zeit vom Finanzminister festgesetzt (§ 9). Dies geschah durch die Kundmachung des Finanzministers vom 25. Jänner 1924 S. d. G. V. 23, mit Wirksamkeit ab 1. Feber. Für aus dem Auslande eingeführte Steinkohle, Koks und Briketts beträgt die Abgabe Kč 2.— pro Meterzentner, für Braunkohle Kč 1.— pro Meterzentner.

§ 23 führt außerdem eine Ersatzsteuer für aus dem Auslande herübergeleitete elektrische Energie, gleichgültig, auf welche Art diese erzeugt ist, ein. Die Höhe dieser Steuer wird auf dieselbe Weise, wie die der Ersatzsteuer der ausländischen Kohle festgesetzt.

§ 8 sagt: „Für Gruben, die unter ungünstigen Natur-, Verkehrs- und Absatzverhältnissen arbeiten und in volkswirtschaftlicher Beziehung von Wichtigkeit sind, kann der Finanzminister im Einvernehmen mit dem Minister für öffentliche Arbeiten und dem Minister für Handel, Industrie und Gewerbe auf begründete Ansuchen unter Berücksichtigung des Verkaufs- und Kalorienwertes der Kohle, die Steuer

gegen Widerruf, und zwar bis auf 7 % herabsetzen.“ Diese ungünstigen Produktions- und Absatzverhältnisse sind für alle tschechoslowakischen Kohlenreviere, ausgenommen das Brüxer Braunkohlenrevier und das Mährisch-Ostrauer Steinkohlenrevier anerkannt worden, so daß Brüxer Braunkohle und Mährisch-Ostrauer Steinkohle 10 % Steuer, alle anderen Kohlen 7 % zu tragen haben.

Das neue Gesetz bringt einige Erleichterungen, die darauf hindeuten, daß man zu dieser Zeit wieder begann, an die Notwendigkeit einer Eingliederung in die Weltwirtschaft zu glauben. Außer der, bereits nach dem alten Gesetz gewährten Steuerbefreiung des Eigenbedarfs und der Deputatkohle, kann der Finanzminister nach § 8 Steuerbefreiung bewilligen:

1. „für Kohle, aus der Oele, Fette, Wachs und ähnliche Produkte erzeugt werden, ohne daß diese Kohle direkt oder indirekt als Brennstoff, Leuchtstoff und zum Antriebe von Maschinen verwendet wird“;
2. „für Produzenten von ins Ausland ausgeführten Waren, bei deren Erzeugung die Steuer von der in dem Unternehmen verbrauchten Kohle einen so wesentlichen Faktor bildet, daß es ohne diese Befreiung unmöglich wäre, die Waren unter den gegebenen Wirtschafts- und Betriebsverhältnissen und Weltpreisen und mit Rücksicht auf die Steuerbelastung der Erzeugnisse derselben Art in dem Staate, für den die Ausfuhr bestimmt ist, ohne Verlust auszuführen.“

Praktische Bedeutung hat von den Bestimmungen dieses Paragraphen lediglich Punkt 2, da die chemische Verwertung der Kohle in der Tschechoslowakei eine ganz untergeordnete Rolle spielt. Absatz 2 bringt wohl eine Erleichterung beim Exporte für die weiterverarbeitende Industrie. Die tschechoslowakische Wirtschaft ist aber nicht nur auf diesen Export, sondern gerade jetzt, wo das große österreich-ungarische Wirtschaftsgebiet nicht mehr besteht, auf den Export von Kohle angewiesen.

Nachdem nun Deutschland und bald darauf auch Polen die Kohlensteuer abgeschafft hatten, blieb die Tschechoslowakei als einziger europäischer Staat, der eine Kohlensteuer erhebt, übrig. Wie heftig die Konkurrenz zwischen den Kohlenindustrien dieser drei Länder ist, wurde ja bereits dargelegt. Die Industrien der beiden Konkurrenzländer, die die Kohlensteuer abgeschafft hatten, konnten nun mit dem Kohlenpreis herabgehen und dadurch neue Absatzgebiete gewinnen, die der Tschechoslowakei verloren gingen. Es kann nur mit fiskalischen Gründen erklärt werden, daß man bereits seit 1923 der exportierenden weiterverarbeitenden Industrie die Steuer rückvergütete, während beim Export von Kohle die Steuer in voller Höhe erhoben wurde. Der Abbau der Kohlensteuer vom Export wurde erst vorgenommen, als es schon zu spät war, d. h. der größte Teil des Auslandsabsatzgebietes der böhmischen Braunkohle von der Konkurrenz besetzt war. Erst das Gesetz vom 1. Juli 1926 S. d. G. V. Nr. 116, hob die Kohlensteuer beim Export auf.

Das Aufbringen aus der Kohlensteuer seit ihrem Bestehen war folgendes:[56])

1920	Kč	918 408 094.—
1921	„	1 510 141 187.—
1922	„	1 099 137 446.—
1923	„	534 925 605.—
1924	„	329 877 191.—
1925	„	290 653 487.—

Vergleichsweise seien folgende Posten des Staatsvoranschlages[57]) für 1925 angeführt:

Einnahmen aus:

Kohlensteuer	Kč	310 000 000.—	(S. 2038, Post 9)
allen Verbrauchsteuern	„	1 288 926 000.—	(S. 2038, § 4)
allen öffentl. Abgaben	„	6 674 144 610.—	(S. 2038, Titel 2)
Summe aller ordentlichen Einnahmen	Kč	8 926 549 700.—	

[56]) J. Peters, Statist. Handbuch der Kohlenindustrie in der tschechoslowakischen Republik 1927, S. 182.

[57]) Finanzgesetz der tschechoslowakischen Republik v. 12. Dezember 1924, S. d. G. u. V. Nr. 278.

Leider standen für diesen Vergleich die Zahlen des Ist-Etats nicht zur Verfügung.

Aus obigen Zahlen ist zu ersehen, daß die Kohlensteuer eine ziemliche Bedeutung für das Budget der tschechoslowakischen Republik hat. Andererseits ist aber auch anzunehmen, daß bei einer Abschaffung der Kohlensteuer ein nicht unbeträchtliches Steigen der Einnahmen aus anderen Steuern die Folge sein würde.

V. Kapitel.

Die Kohlentarife.

Für die Entwicklung der Kohlenfrachten für böhmische Braunkohle war der Umstand maßgebend, daß alle wichtigen Bahnen, die das nordwestböhmische Braunkohlenrevier durchziehen, als Privatunternehmungen gegründet wurden. Aus diesem Grunde läßt sich für die erste Zeit eine einheitliche Tarifpolitik nicht feststellen. Die drei wichtigsten Bahnen, an denen die meisten Schächte liegen, sind:

1. Die Dux-Bodenbacher-Bahn verbindet Komotau mit der Grenzstadt Bodenbach und dem Elbeumschlaghafen Rosawitz. Sie führt am Fuße des Erzgebirges entlang und durchläuft den nördlichsten Teil des Landes. An dieser Strecke liegen die Brucher und Ossegger Schächte mit den besten Braunkohlen des ganzen Landes; man kann sagen, mit den hochwertigsten Braunkohlensorten überhaupt.
2. In der gleichen Richtung läuft die Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Sie liegt etwas südlicher, also mehr im Inneren des Landes und verbindet Komotau mit den Kohlenzentren Brüx, Dux, Teplitz und mit dem wichtigsten Elbeumschlagplatz Aussig. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn ist die Hauptverkehrsader des nordwestböhmischen Industriegebietes. In Aussig trifft sie auf die Staatsbahnstrecke Prag-Bodenbach (früher Staatseisenbahngesellschaft, verstaatlicht 1910).

3. Die Verbindung zwischen Komotau und Eger stellt die Buschtiehrader Eisenbahn her. Sie durchläuft das Falkenauer Revier und bildet den Hauptanschluß an die bayerischen Bahnen.

Bis 1900 waren nun im allgemeinen die an der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Dux-Bodenbacher Bahn liegenden Gruben in den Tarifen der Buschtiehrader Eisenbahn günstiger behandelt als die Gruben des eigenen Netzes. Die Kohlenwerke des Falkenauer Gebietes mußten beim Export nach Bayern für die kurzen Anfangsstrecken der Buschtiehrader Eisenbahn einen unverhältnismäßig hohen Satz bezahlen. Dadurch war die, außerdem hochwertigere, Kohle des Brüxer Revieres der Kohle des Falkenauer Revieres beim Export nach Bayern auch frachtlich überlegen. Dies änderte sich nun im Jahre 1900 insofern, als die Abfertigungsgebühr bei Exportkohle von den Stationen der Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn um etwa 3—4 Mark pro 10 Tonnen erhöht wurde, für die bayerischen Stationen sogar noch etwas mehr. Die Buschtiehrader Eisenbahn dagegen führte für alle Relationen eine einheitliche Erhöhung von 30 Pfg. für 10 Tonnen ein. Es wurde damit erreicht, daß die geringeren Sorten des Brüxer Revieres nicht den Falkenauer Kohlen in Bayern Konkurrenz machen konnten. Die Falkenauer Kohle ist wegen ihrer Schwefelarmut eine besonders gute Gaskohle und findet daher ein Hauptabsatzgebiet bei der Glasindustrie der Oberpfalz. Die wertvolleren Sorten des Brüxer Reviers dagegen sind wegen ihrer Langflammigkeit besonders zum Brennen des Porzellans geeignet, so daß die oberpfälzische Keramik-Industrie zu diesem Prozeß die frachtlich ungünstiger gelegene aber hochwertigere Brüxer Braunkohle bezieht.

Den bemerkenswertesten Punkt in der Entwicklung der böhmischen Braunkohlentarife vor dem Kriege bildet die Tarifreform der k. k. Staatsbahnen

vom 1. Jänner 1910. Von diesem Zeitpunkt an werden die Tarife der Staatsbahnen die ausschlaggebenden, wenn auch die Bahnen der Kohlenreviere noch zum Teil bis 1923 (Verstaatlichung der Buschtiehrader Eisenbahn) in privaten Händen blieben. Diese Tarifänderung wurde vorgenommen im Zusammenhang mit der Verstaatlichung der von der deutschen Grenze in der Richtung Nord—Süd in das innere Oesterreichs führenden Bahnen. Da die in Betracht kommenden verstaatlichten vier Bahnen bis jetzt als Privatunternehmungen höhere Sätze hatten, als die Staatsbahnen, und sie die Verbindung zwischen den deutschen Kohlenrevieren und dem Inneren Oesterreichs herstellten, hätte die Einführung des billigeren Staatsbahntarifes auch im Inland der deutschen Kohle Gelegenheit gegeben, erfolgreich gegen die böhmische zu konkurrieren. Es wurde deshalb der Ausnahmetarif 1 des neuen Tarifes in vier Klassen eingeteilt:[58])

Tarifklasse	Artikel	Geltungsbereich
A T 1a	Steinkohle, Braunkohle und Koks	allgemein, von allen Stationen nach allen
A T 1b	Koks	von bestimmten
A T 1c	Steinkohle	Stationen nach
A T 1d	Braunkohle	allen Stationen

Neben den vier Hauptklassen gab es noch eine Klasse A T 1e für minderwertige Lignite von wenigen bestimmten Stationen.

A T 1a ist hauptsächlich für ausländische Kohle aller Art, während für die Klassen b—d alle in Frage kommenden Produktionsstätten des Inlandes unter die „bestimmten Stationen" aufgenommen sind.

[58]) Dr. M. Epstein, Die neuen Kohlentarife der k. k. Staatsbahn, S. 4.

In dem folgenden Tarif-Schema[59]) sollen die Unterschiede der Sätze der vier Klassen anschaulich gemacht werden:

Kilometer	a	b	c	d
1— 50	0,56	0,52	0,48	0,48
51—100	0,38	0,32	0,27	0,27
101—140	0,26	0,24	0,27	0,27
141—150	0,26	0,24	0,27	0,16
über 150	0,17	0,17	0,17	0,16

Die Sätze verstehen sich in Heller für 100 kg und 1 Kilometer. Zu ihnen tritt eine feste Manipulationsgebühr von 10 Heller pro 100 kg.

Von besonderem Intersse sind die drei Klassen a, c und d dieses Staffeltarifes. Eine Differenzierung zwischen inländischer und ausländischer Kohle soll die Klasse a den Klassen c und d gegenüber bringen. Die höhere Fracht für ausländische Kohle liegt nur in der Entfernung 1—100 km. Zwischen 101 und 150 wird die fremde Steinkohle schon zu niedrigerem Preise transportiert, als die einheimische, und zwischen 101 und 140 km bezahlt fremde Steinkohle sogar weniger als die einheimische Braunkohle. Bei einer Entfernung von über 150 km wird der Tarif zu einem gewöhnlichen Kilometertarif mit einem Satz von 0,17 Heller für 100 kg und 1 km in den Klassen a—c und einem Satz von 0,16 Heller in der Klasse d. Die höheren Sätze der ersten 100 km konnten nur verhindern, daß die fremde Kohle direkt an den Produktionsstätten und im nächsten Absatzgebiet der inländischen untergebracht wurde, da die Gruben ja innerhalb der genannten Entfernung von der deutschen Grenze liegen.

Die bei der Differenzierung der Klassen c und d versuchte Detarifierung der Braunkohle war von wenig praktischem Wert. Die böhmische Braunkohle hat einen durchschnittlichen Heizwert von 4 200 Kalorien, die Steinkohle einen solchen von 6 000 Kalo-

[59]) Machalitzký Joh., Die Tarifreform der k. k. Staatsbahn, S. 13.

rien. Das Wertverhältnis wäre also ungefähr 2 : 3; demgegenüber können wir die Stellung des Frachtsatzes der Klasse d als in keinem Verhältnis stehend bezeichnen. Eine Differenzierung tritt erst ein bei einer Entfernung von 140 km und ist bedeutend nur bis zu einer Entfernung von 150 km. Darüber hinaus tritt das oben gezeigte Verhältnis ein (a, b, c = 17; d = 16).

Der neue Tarif brachte für die neu verstaatlichten Strecken eine Herabsetzung der Fracht. Für die alten Staatsbahnlinien bedeutete er lediglich eine Erhöhung. Da die mit 1. Jänner 1910 verstaatlichten Linien den Hauptverkehr mit Deutschland vermittelten, war das Steigen der Einfuhr aus Deutschland, besonders aus Schlesien, eine Folge dieser Tarifreform. Auch die Tatsache, daß jetzt infolge der Verstaatlichung die Durchrechnung der Tarife erfolgte, hielt die fortschreitende Verschlechterung der Lage der böhmischen Braunkohle nicht auf. Dazu kam noch, daß in dieser Zeit des Ausfuhrrückganges eine Erhöhung der Exportfrachtsätze um 3 Mark für je 10 Tonnen und eine Erhöhung des Frachtsatzes nach der Elbe um 3 Kronen für 10 Tonnen eingeführt wurde. Im Mai 1910 fand eine Kohlentarifenquete statt, die Frachtermäßigungen für die an der Aussig-Teplitzer Eisenbahn gelegenen Zechen zur Folge hatte, da diese durch die billigeren Staatsbahntarife benachteiligt waren.

Trotzdem zu dieser Zeit der größte Teil der Bahnen sich im Staatsbesitz befindet und die Tarifpolitik der Staatsbahnen die maßgebende geworden ist, kann von einer einheitlichen Preissetzung bei der Verfrachtung nicht gesprochen werden. Dadurch, daß zwischen den noch bestehenden Privatbahnen und den anschließenden Staatsbahnlinien bei der Frachtberechnung nicht durchgerechnet wird, sondern beim Uebergang wieder die hohen Anfangsfrachtsätze zur Anwendung kommen, wird die Kohle je nach der Lage des Schachtes ganz verschieden mit Frachten belastet.

Am 1. September 1912 erschien abermals ein neuer Lokalgütertarif der k. k. Staatsbahnen. Der nach Zo-

nen abgestufte Kilometertarif von 1910 wird nun von einem abgestuften Tarif abgelöst, dessen geringster Satz bei 6 km beginnt. Die Sätze werden von km zu km besonders aufgeführt. Von 200 km angefangen wird nicht mehr der einzelne Kilometersatz aufgeführt, sondern der Satz steigt jetzt mit jedem zehnten Kilometer. Diese Form des Tarifes hat sich bis heute bei der tschechoslowakischen Staatsbahn erhalten.

Ab 1. Juli 1914 galt ein neuer Lokalgütertarif mit folgenden Sätzen:

	Heller für 100 kg			
Kilometer	a	b	c	d
6	15	13	12	12
71	51	48	45	44
100	62	57	53	52
200	84	78	75	69
291 — 300	101	95	92	84
391 — 400	119	113	110	100
491 — 500	137	131	128	116
991—1000	227	221	218	196
1491—1500	317	311	308	276
1991—2000	407	401	398	356

Die Einteilung der vier Klassen ist die gleiche, wie die des Lokalgütertarifs von 1910. Das Verhältnis der Sätze dieser vier Klassen hat sich aber bedeutend verschoben. Die Fracht in der inländischen Braunkohlenklasse d wird bereits bei 71 km billiger der Steinkohle gegenüber (Klasse c). Die Differenz steigt bis zum Schluß und hat beim höchsten Satz (1991—2000 km) eine Spanne von 42 Heller pro 100 kg. Die Frachtsätze für ausländische Kohle (Klasse a) beginnen mit einem Unterschied von 3 Heller der inländischen Kohle gegenüber und haben bei 100 km der Steinkohle gegenüber einen Unterschied von 9 Hellern erreicht, den sie bis zur höchsten Entfernung beibehalten. Dieser für die Braunkohle, sowohl der inländischen Steinkohle als auch der ausländischen Konkurrenz gegenüber günstigen Lage, machte der Krieg bald ein Ende. Die infolge des Krieges eintretende Kohlenknappheit hatte

die Einführung einer Kohlenzwangswirtschaft zur Folge. Die Kohlenzuteilung erfolgte nur an die sogenannten allgemein wichtigen Betriebe und die Nachfrage der anderen konnte nur durch dauerndes Ueberbieten zu Worte kommen. Dieses Bestreben der Nachfrage, sich Kohle um jeden Preis zu verschaffen, veranlaßte die österreichische Staatseisenbahnverwaltung zu einem folgenschweren Schritt. Der neue Tarif vom 1. Oktober 1917 führt wieder den Grundsatz ein: „Kohle = Kohle". Der bis jetzt für inländische Braunkohle geltende Ausnahmetarif A T 1 d wurde aufgehoben und die Braunkohle wird von nun ab wieder, wie die Steinkohle, nach A T 1c verfrachtet. Es ist hier noch besonders zu bemerken, daß die für die Konsumzentren Prag, Pilsen und Wien bestehenden Tarifnachlässe für Braunkohle bereits mit 1. August 1917 aufgehoben worden waren. Außerdem wurde der mit 1. Feber 1917 in Kraft getretene Kriegszuschlag und die Frachtsteuer (je in Höhe von 15 %) nicht mehr gesondert aufgeführt. Beide sind von jetzt an in den Frachtsätzen bereits enthalten. Am 1. Jänner 1918 erfolgt noch die Einführung eines besonderen Kriegskostenzuschlages, der aber mit 1. September wieder aufgehoben wurde. Die Erhöhung der Tarife erfolgte rein linear in Prozenten. Es war dies ohne weiteres möglich, da sogar minderwertige Kohlen, die in normalen Zeiten nicht einmal abbauwürdig gewesen wären, eine noch so hohe Bahnfracht vertragen konnten. So wurden am 1. September 1918 die Kohlentarife um 40 % erhöht und ein neuer fixer Zuschlag von 8 Heller pro 100 kg eingeführt.

Nach dem Umsturz wurde der österreichische Tarif von der tschechoslowakischen Staatsbahn übernommen. Sowohl die Frachtsätze der Lokalgütertarife als auch die Sätze der mit den angrenzenden Staaten bestehenden Verbandstarife blieben bis auf weiteres in Gültigkeit. Erst mit der Währungstrennung, Anfang 1919, wurden die Verbandstarife mit dem Ausland aufgehoben. Die Lokalgütertarife der österr.-ungarischen Staatsbahnen mit den dazu gehörenden Kilometer-

anzeigern wurden als Lokalgütertarif, bezw. Kilometeranzeiger der tschechoslowakischen Staatsbahn erklärt. Nach Beendigung des Krieges wurde der in die Frachten eingerechnete Kriegszuschlag fallen gelassen. Es wurde aber durch das Gesetz vom 30. Juni 1921, betreffend die Verkehrssteuern S. d. G. V. 1921 Nr. 242 mit Gültigkeit bis 31. Dezember 1923 eine 30prozentige Frachtsteuer eingeführt. Diese neue Steuer war ebenfalls in die Tarife einzurechnen. Am 1. Juli 1919 wurden dann auch die Frachtsätze für alle Güter um 100 % erhöht.

Bis zum 1. April 1919 galt in Deutschland der billige Ausnahmetarif 6 auch für Kohle, die in das Ausland verfrachtet wurde. Zu dem genannten Zeitpunkte beschränkten die deutschen Eisenbahnverwaltungen den A T 6 auf den Inlandsversand und führten für den Verkehr mit dem Auslande den teueren Spezialtarif III ein. Die tschechoslowakische Staatsbahn schritt nun zu Retorsionsmaßnahmen und beschränkte mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1919 den bisher auch im Verkehr mit dem Ausland angewandten Kohlenausnahmetarif 1c auf den Inlandsverkehr und verfrachtete von nun an tschechoslowakische Kohle bei der Ausfuhr nach den Frachtsätzen des generellen Ausnahmetarifes 1a. Es wurde also jetzt infolge der allgemeinen Kohlenknappheit der Tarif, der seinerzeit geschaffen worden war, um die deutsche Konkurrenz vom böhmischen Markte fern zu halten, dazu verwendet, die böhmische Ausfuhr nach Deutschland zu drosseln.

Am 16. Mai 1920 trat eine abermalige Erhöhung der Gütertarife ein. Die allgemeinen Güterklassen wurden jetzt nur um 100 % erhöht, während die Kohlentarife um 150 % hinaufgesetzt wurden. Der Grund für diese verschiedene Erhöhung war ein zweifacher:

1. Konnten die Einnahmen der tschechoslowakischen Staatsbahn dadurch am leichtesten und nachhaltigsten erhöht werden, da der Kohlenverkehr über die Hälfte des gesamten Güterverkehres der tschechoslowakischen Staatsbahn ausmacht.

2. War die Kohle das einzige Gut, welches wegen der immer noch herrschenden Knappheit diese bedeutende Tariferhöhung tragen konnte.

Durch das mechanische Erhöhen der Kohlenfrachten bei gleichzeitiger Veränderungen einzelner Zonen, hatten sich die Frachten für einige Relationen im Vergleich zu den ursprünglichen, vollkommen verschoben. So betrug z. B. im Jahre 1914 der Frachtsatz von Dux nach Raudnitz K 52,60 und der von Holtschitz-Seestadtl K 46.40. Beide Versandstationen liegen an der gleichen Bahnstrecke 24 km voneinander entfernt. Die Strecke Dux—Raudnitz beträgt 62 km, die Holtschitz-Seestadtl—Raudnitz also 86 km. Im Jahre 1920 betrug der Frachtsatz Dux—Raudnitz Kč 530.—, und der für die um 24 km längere Strecke Kč 745.—.[60]) [61])

Abgesehen von der allgemeinen Höhe der Kohlenfrachten war diese verschiedene tarifliche Stellung der einzelnen Versandstationen nur solange haltbar, als die Kohlenknappheit dauerte. Aber bereits zu dieser Zeit begann sich die Lage des Kohlenmarktes zu verschieben. Die deutschen Reparationslieferungen und die amerikanischen Kohlenlieferungen nach Europa, besonders Frankreich, sowie das Nachlassen der Nachkriegskonjunktur führten die erste Entspannung auf dem Kohlenmarkte seit Kriegsausbruch herbei. Besonders hart wurde von dem nun eintretenden Kohlenüberfluß die Tschechoslowakei getroffen. Die Schließung der Unternehmungen, die erst infolge der Kriegskonjunktur rentabel geworden waren, hätte volkswirtschaftlich ja keinen Schaden bedeutet. Die Krise griff aber bald auch auf die alten Braunkohlengruben über. Namentlich das Falkenauer Revier, welches vor dem Kriege über die Hälfte seiner Produktion nach

[60]) „Erhöhung der Kohlentarife" in der Zeitschrift „Der Kohleninteressent" vom 15. Juli 1920.

[61]) Der Vergleich soll nur zeigen, wie verschieden die Erhöhung bei beiden Relationen erfolgte. Ueber die allgemeine Steigerung der Nachkriegssätze im Vergleich mit denen von 1914 sagt er nichts, da die hier angeführten Sätze von 1920 aus der Inflationszeit stammen.

Deutschland exportierte, hatte durch den Aufschwung der deutschen Braunkohlen- und Brikettindustrie sein ursprüngliches Absatzgebiet in Bayern eingebüßt. In diesem Zeitpunkt hätte eine entsprechende Tarifpolitik verbunden mit einem rechtzeitigen Abbau der Kohlenzwangswirtschaft der tschechoslowakischen Kohlenindustrie eine viel günstigere Stellung auf dem europäischen Kohlenmarkte gebracht, als sie später einnehmen mußte.

Für die Entwicklung der Kohlentarife ist in der folgenden Zeit die Frage der Durchrechnung zwischen den Stationen der Staatsbahn und denen der Privatbahnen von hervorragender Bedeutung. Die oben bereits dargelegte Diskrepanz der Tarifsätze benachbarter Stationen ist das Hauptmerkmal für den jetzt folgenden Zeitabschnitt (1920—22) der Tarifentwicklung.

Für die Schaffung eines neuen Verbandstarifes[62]) zwischen der Staatsbahn und den Privatbahnen, der eine möglichst gerechte Ausgleichung der Gegensätze bringen sollte, waren drei Möglichkeiten vorhanden:

1. Addition der Lokalfrachtsätze des günstigsten Weges. Diese Methode der Verbandsfrachtberechnung ist die loseste Verbindung eines in mehrere Phasen sich gliedernden Verkehrsaktes. Der Zusammenhang besteht hier nur darin, daß die Begleitpapiere nur einmal ausgefertigt werden. Die Vorteile sind also hier nur schnellere Beförderung für den Verfrachter und einfachere Abfertigung für die beteiligten Bahnen.
2. Die zweite Möglichkeit wäre die allgemeine Einführung von Kürzungen. Es ist hier nötig, sich noch einmal das Tarifschema von 1910 (S. 55) zu vergegenwärtigen. Hier besteht die Eisenbahnfracht noch aus 2 Teilen, einer festen Gebühr (Manipulationsgebühr von 10 Heller), die für alle Entfernungen gleich bleibt und einem Zuschlage, der die Länge des Weges berücksichtigt. Der letztere entsteht durch Multiplikation des Einheitssatzes mit

[62]) F. Rudolf, in der Zeitschr. „Der Kohleninteressent" v. 1922, S. 23.

der Kilometerzahl. Die Manipulationsgebühr war ursprünglich der Preis für die bei jedem Transportakte sich ergebenden Auf- und Ablademanipulationen. Sie verschwand später im Frachtsatz und wurde nicht besonders aufgeführt. Um das System der allgemeinen Kürzungen durchzuführen, muß der Preis für die Verfrachtung wieder in die beiden Kostenelemente zerlegt werden. Die bei jedem Transportakt nur einmal vorkommenden Kosten werden dann auch nur einmal in Anrechnung gebracht und zwar so, daß sich Aufgabe- und Abgabebahnen in die Manipulationsgebühr teilen und eine event. Transitbahn von diesem Teil des Erlöses überhaupt nichts erhält. Wird dagegen die Trennung nicht vorgenommen, so erhält jede Bahn, die das Gut passiert, die volle Manipulationsgebühr, also Bahn 1 die Hälfte zuviel, Bahn 2 das ganze zuviel und Bahn 3 wieder die Hälfte zuviel, wenn wir einen Transportakt annehmen, der von drei Bahnen vorgenommen wird. Bei dem Kürzungssystem fielen also 2 Manipulationsgebühren weg.

3. Die beste und einfachste Lösung aller dieser Schwierigkeiten ist die Durchrechnung zwischen allen Stationen aller Bahnen. Aber selbst als durch das Gesetz vom 30. Juni 1922 (Nr. 234 S. d. G. u.V.) die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit dem 1. Jänner 1923 in Staatsbetrieb übernommen wurde und der neue Staatsbahntarif vom 1. August 1921 auch für diese Bahn eingeführt wurde, führte man die Durchrechnung zwischen den alten Staatsbahnstationen und denen der verstaatlichten Aussig-Teplitzer Eisenbahn nicht durch.

Der Aufbau des Tarifes vom 1. 8. 1921 ist der gleiche wie der des letzten österreichischen Tarifes vom 1. Juli 1914. Vollkommen geändert aber haben sich die Klassen des Tarifes.

Klasse 1 a: Inländische Steinkohle für den inländischen Verbrauch von bestimmten Stationen nach bestimmten Stationen.

Klasse 1 b: Inländische Braunkohle für den inländischen Verbrauch von bestimmten Stationen nach bestimmten Stationen.

Klasse 1 c: Alle Kohle auf die 1 a und b keine Anwendung finden können.

Die Bestimmungen der Klassen a und b, daß die Kohle im Inland verbraucht werden müsse, wurde später aufgehoben. Da der Sondertarif für Braunkohle 1917 abgeschafft worden war, gelten auch in dem neuen Tarif für die Klassen a und b die gleichen Sätze.

Sätze ab 1. August 1921 in Heller für 100 kg

Kilometer	a und b	c
6	155	168
50	400	430
100	525	610
150	648	733
200	730	810
291 — 300	880	965
391 — 400	1 045	1 125
491 — 500	1 210	1 295
991 — 1000	2 030	2 115
1391 — 1400	2 680	2 765

Es gibt also eigentlich nur noch zwei Klassen, inländische und ausländische Kohle. Die Differenz der Klassen beträgt bei der kürzesten Entfernung von 6 km 13 Heller pro 100 kg und bei der letzten Tarifstufe (1391—1400 km) 85 Heller pro 100 kg.

Am 1. Juli 1923 erschien der neue Kilometerzeiger der tschechoslowakischen Staatsbahn, der auch die Stationen der verstaatlichten Aussig-Teplitzer Eisenbahn enthielt. Von jetzt an wurden also die Tarife zwischen alten und neuen Staatsbahnstationen durchgerechnet. Zu gleicher Zeit wurde zwischen sämtlichen Staatsbahnstationen und denen der Buschtiehrader

Eisenbahn die Frachtberechnung durch Addition des günstigsten Weges der Sätze der Lokalgütertarife beider Bahnen eingeführt, so daß auch hier wenigstens eine geringe Einheitlichkeit der Frachtberechnung erreicht wurde.

Die vollkommene Gleichheit in der Tarifsetzung im nordwestböhmischen Kohlenrevier wurde erst möglich, als die Buschtiehrader Eisenbahn durch das Gesetz vom 8. Juni 1923 (S. d. G. V. Nr. 124) in Staatsbetrieb übernommen wurde.

Am 1. März 1924 erschien der neue Lokalgütertarif, der heute noch in Gültigkeit ist. Die Klassen des A T 1 sind insofern geändert, als a jetzt die allgemeine Kohlenklasse ist und b und c die ermäßigten Klassen für einheimische Kohle sind.

Klasse 1 a: Alle Kohle, die nicht nach 1 b, c oder d geht.

Klasse 1 b: Steinkohle inländischer Förderung von bestimmten Stationen nach allen Stationen.

Klasse 1 c: Braunkohlen inländischer Förderung von bestimmten Stationen nach allen Stationen.

Außerdem wurde wieder für minderwertige Lignite ein A T 1 d entsprechend dem österr. A T 1 e eingeführt.

Sätze ab 1. März 1924 in Heller für 100 kg:[63])

Kilometer	a	b und c
6	150	138
50	380	350
100	540	465
150	650	575
200	722	647
291 — 300	859	784
391 — 400	1 003	928
491 — 500	1 147	1 072
991 — 1000	1 867	1 792
1391 — 1400	2 443	2 368

[63]) Für den Vergleich der Sätze von 1914 mit denen der Nachkriegszeit sei gesagt, daß das Verhältnis österr.-ungar.

Die Sätze dieses neuen Tarifes kamen dadurch zustande, daß die Transportsteuer, die in Höhe von 30 % eingehoben wurde, durch das Gesetz vom 21. Dezember 1923 S. d. G. u. V. Nr. 261 auf 15 % ermäßigt worden war. Bei den Verhandlungen des Zentraleisenbahnrates über das Verhältnis der Sätze der einzelnen Klassen zueinander wurde von den Vertretern der Braunkohlenindustrie wieder die Detarifierung der Braunkohle der Steinkohle gegenüber gefordert. In einer ausführlichen Eingabe vom 15. Dezember 1923 des „Vereines für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen zu Teplitz" und des „Berg- und Hüttenmännischen Vereines in Falkenau bei Eger" war bereits neben anderen diese Forderung nachdrücklich aufgestellt worden. Das Eisenbahnministerium hatte dem Zentraleisenbahnrat freigestellt, zu entscheiden, ob eine derartige tarifarische Differenzierung der einheimischen Kohlenarten wieder vorzunehmen sei. Es wurde aber die Einschränkung gemacht, daß die Differenzierung nur in der Weise erfolgen könne, daß von der Ersparnis der halben Transportsteuer der Braunkohle eine größere und der Steinkohle eine geringere Ermäßigung zugestanden werde.

Auch in der Kohlenindustrie Deutschlands besteht bereits seit dem Emporkommen der Braunkohlenindustrie die Bestrebung, derBraunkohle wegen ihres geringeren Heizwertes tarifarische Erleichterungen der Steinkohle gegenüber zu verschaffen. Bisher ist dies noch nicht gelungen. Bei der Debatte über diese Frage wird wohl zugegeben, daß bei einem allgemeinen, nach dem Wert differenzierten Tarifsystem, auch eine Dif-

---

Goldkrone : tschechoslowak. Krone sich ungefähr wie 1 : 6,83 verhält. Ermittelt wird dieses Verhältnis durch folgende Rechnung der tschechoslowakischen Nationalbank: Der jeweilige Mittelkurs des Schweizer Franken wird mit der, das Verhältnis der alten Goldkrone zum Schweizer Franken bezeichnenden Relationszahl von 1.0504 multipliziert. Zürich notierte am 21. Juli 1927 in Prag 650,50. Wert der Goldkrone also 650,50 × 1,0504 = Kč 6,8328 . . . .

ferenzierung der Kohlenarten ihre Berechtigung habe. Nun haben sich aber in der Nachkriegszeit besonders durch die Ruhrbesetzung die Absatzverhältnisse von Braunkohle und Steinkohle in Deutschland bedeutend zu Ungunsten der Steinkohle verschoben. Besonders die Industrien, welche sich in der Zeit der Kohlenknappheit auf Braunkohlenfeuerung umgestellt haben, sind zum größten Teil für den Steinkohlenabsatz verloren. Diese Verschlechterung der Lage der Steinkohle wird immer als Hauptargument gegen die Detarifierung der Braunkohle angeführt. Tatsache ist, daß die deutsche Braunkohlenindustrie einen bedeutenden Aufschwung genommen hat und es ist hier nicht der Ort zu entscheiden, ob in Deutschland die Detarifierung der Braunkohle gerechtfertigt wäre oder nicht. Die deutschen Verhältnisse sollen nur als Vergleichsmoment herangezogen werden, da Deutschland ja früher der Hauptabnehmer für böhmische Braunkohle war und jetzt mit Polen der Hauptkonkurrent auf dem europäischen Kohlenmarkte für die Tschechoslowakei ist.

Das weitere Ergebnis der Verhandlungen des Zentraleisenbahnrates gibt ein klares Bild des Machtverhältnisses zwischen Braunkohlen- und Steinkohlenindustrie. Der Vorschlag des Eisenbahnministeriums löste auf beiden Seiten heftigen Protest aus. Die Steinkohlenindustrie verlangte eine gleiche tarifarische Behandlung für alle Kohlenarten. Der Braunkohle dagegen war die vorgeschlagene Ermäßigung zu gering. Sie forderte überdies für das Falkenauer Revier eine besondere Berücksichtigung seiner Notlage. Eine Einigung der sich gegenüberstehenden Interessentenkreise war nicht zu erreichen. Der Zentraleisenbahnrat entschied sich dann für den Vorschlag des Eisenbahnministeriums und befürwortete eine Berücksichtigung der Notlage des Falkenauer Revieres.

Folgende Tabelle zeigt das Verhältnis der alten Frachtsätze, zu denen die für den neuen Tarif nach den Verhandlungen des Eisenbahnrates vorgesehen waren:[64])

Entfernung	Bisherige Sätze	Ermäßigung um die Hälfte der Transportsteuer	Neue Sätze für Steinkohle	Neue Sätze für Braunkohle	Unterschied
km	Heller				
6	155	138	138	138	--
50	400	350	352	348	4
100	525	465	469	461	8
150	648	575	581	569	12
200	730	647	654	640	14
300	880	784	793	775	18
400	1045	928	939	917	22
500	1210	1072	1085	1059	26
1000	2030	1792	1815	1769	46

Es wurde jedoch aus anderen, als wirtschaftlichen Gründen, dem Drängen der Steinkohlenindustrie nachgegeben und der neue Tarif erhielt für die Klassen d und c die gleichen Sätze (s. S. 65).

Dieses Uebergewicht der Steinkohle hat aber nicht seine Ursache allein in außerwirtschaftlichen Verhältnissen. Ein Hauptgrund ist auch das Fehlen eines die Interessen der gesamten Braunkohlenindustrie vertretenden Syndikates. Ohne dieses ist eine Einigung der Braunkohlenindustrie bisher nicht zustande gekommen und dadurch ist sie der geschlossen vorgehenden Steinkohlenindustrie immer am Verhandlungstisch unterlegen.

[64]) Zulkowsky, Die neuen Gütertarife der tschechoslowakischen Staatsbahnen, Sonderdruck der Zeitschrift „Steuerschutz", Reichenberg 1924, S. 5.

Was mit einem geschlossenen Vorgehen erreicht werden kann, mag ein Beispiel[65]) der letzten Zeit in Deutschland zeigen: Am 1. Feber 1927 trat auf Grund von Vereinbarungen zwischen den drei deutschen Braunkohlensyndikaten und der Reichsbahngesellschaft der A T 6 l für Braunkohle, Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks in Kraft. Der Tarif gilt von den Versandstationen aller drei Syndikate nach der Nordsee und von den Stationen des ostelbischen Braunkohlensyndikates nach der Ostsee. Nach diesem Küstentarife ergibt sich für die Nordsee im günstigsten Falle eine Ermäßigung von Mk. 1.70 pro Tonne, für die Ostsee Mk. 1.50 pro Tonne. Die Syndikate garantieren der Reichsbahn einen monatlichen Versand von 219 700 Tonnen und zahlen für jede fehlende Tonne eine Entschädigung von Mk. 3.34. Sie haften der Reichsbahn gegenüber als Gesamtschuldner.

Es ist nicht gesagt, daß eine derartige Vereinbarung, die auf beiden Seiten aus rein privatwirtschaftlichen Erwägungen eingegangen wird, sich auch bei einem machtvollen Auftreten der Braunkohlenindustrie in der Tschechoslowakei durchführen ließe. Auf der anderen Seite steht ja nicht ein kaufmännisch betriebenes Unternehmen, wie es die deutsche Reichsbahngesellschaft ist, sondern die rein fiskalisch geleitete und betriebene tschechoslowakische Staatsbahn. Möglich wäre es dagegen, daß eine einige Braunkohlenindustrie durch ihre Uebermacht über die Steinkohle ein geschlossenes Auftreten der gesamten Kohlenindustrie, den öffentlichen Stellen gegenüber, erreichen könnte. Für die Krisis des tschechoslowakischen Braunkohlenbergbaues ist nämlich nicht die Frage: Detarifierung der Braunkohle oder nicht, von so ausschlaggebender Bedeutung, sondern an erster Stelle steht hier die Frage: „Wie kann die allgemeine Höhe der Kohlentarife beseitigt werden".

---

[65]) Mitteilung in der Zeitschrift „Die Braunkohle", S. 110, Heft 5, 1927.

Kohlentarife[66]) der europäischen Länder vom 15. April 1925 umgerechnet auf Kč nach dem Kurse vom gleichen Tage:

km	Tschecho-Slowakei	Deutschland	Oesterreich	S. H. S.	Polen	Ungarn	Italien	Frankreich	Belgien
10	174	113	110	94	124	146	45	105	60
50	350	210	221	160	228	254	137	221	162
100	465	331	322	215	359	385	235	326	243
150	575	452	418	259	456	479	311	404	270
200	647	574	518	297	554	583	386	483	298

Aus der vorstehenden Aufstellung geht hervor, daß die Tschechoslowakei die höchsten Kohlentarife Europas hat. Besonders wichtig ist das Verhältnis der tschechoslowakischen Tarife zu denen Deutschlands und Polens. Bei einer Entfernung von 10 km ist der deutsche Frachtsatz für 100 kg um 61 Heller billiger, der polnische um 50 Heller. Bei 200 km beträgt die Spanne zum deutschen 73 Heller und zum polnischen gar 93 Heller. Die Folge dieses bedeutend geringeren polnischen Satzes ist die bereits erwähnte, starke Konkurrenz der polnischen Steinkohle in allen ehemaligen Absatzgebieten der mährischen Steinkohle. Die Wiener städtischen Gaswerke z. B., die früher nur tschechische Steinkohle verkokten, beziehen jetzt ihre Kohle fast ausschließlich aus Polen.

Gerade die Tschechoslowakei ist wegen ihrer zentralen Lage auf niedrigere Frachtsätze angewiesen, da sie keine Möglichkeit hat, ihre Produkte auf dem billigen Seewege zu transportieren. Die schlimmste Folge der hohen Frachtsätze eines Durchfuhrlandes, wie es die Tschechoslowakei sein sollte, ist das Umleiten des Verkehrs um dieses Land auf die billigeren Bahnen des Auslandes. So geht z. B. Kohle aus Polnisch-Oberschlesien nach Ungarn billiger auf der längeren öster-

[66]) Aus der Zeitschrift „Der Kohleninteressent", Jahrgang 1925, S. 133.

reichischen Strecke als auf der direkten tschechoslowakischen Strecke Oderberg-Szob. Dadurch gehen der tschechoslowakischen Staatsbahn Einnahmen verloren, die den Ausfall, der durch niedrigere Tarife entstehen würde, überkompensieren könnten.

Folgende Auftellung[67]) zeigt die Steigerung der Frachtsätze für das Jahr 1924 gegenüber denen von 1914 für 10 Tonnen:

Strecke	1914	1924	%
Brüx—Prag	K 46,—	Kč 523,—	1137
Dux—Prag	„ 46,—	„ 542,—	1178
Brüx—Aussig-Elbe-Hafen	„ 27,20	„ 374.—	1375
Dux—Aussig-Elbe-Hafen	„ 25,20	„ 308.—	1222

Die Verschiedenheit in der Spanne zwischen den Vorkriegs- und Nachkriegssätzen ergibt sich daraus, daß 1914 infolge des Bestehens der Privatbahnen keine einheitliche Frachtberechnung stattfand. Die geringste Erhöhung zeigt hier die Strecke Brüx—Prag mit 1137 %, dagegen pendelt der vom Statistischen Staatsamt errechnete Großhandelsindex um 990 herum.

Besonders beachtlich sind die Frachtsätze für den Elbeumschlagverkehr. Zur gleichen Zeit, als die Fracht Brüx—Aussig-Hafen (44 km) Kč 374.— betrug, machte die Fracht für eine gleichlange Strecke in Deutschland Kč 192,— aus. Die Elbe sollte die wichtigste Verkehrsader der Tschechoslowakei sein, denn sie bietet die beste Verbindungsmöglichkeit dieses Binnenstaates mit dem Meere. Nicht nur für den Export einheimischer Produkte (Kohle, Holz, Obst), sondern besonders als Zufuhrstraße von Rohmaterial für die bedeutende tschechoslowakische Industrie sollte die Elbe die größte Bedeutung haben. Die fol-

[67]) Aus der Zeitschrift „Der Kohleninteressent", Jahrgang 1925, S. 133.

:gende Aufstellung zeigt die Entwicklung des Braunkohlenverkehres auf der Elbe in der Nachkriegszeit im Vergleich mit dem Jahre 1913:[68])

Laufende Wagen 10—20 Tonnen

Jahr	Aussig	Rosawitz	zusammen
1913	95 330	22 931	118 261
1920	29 238	6 514	35 752
1921	23 826	6 034	29 860
1922	15 625	1 143	16 768
1923	9 804	1 223	11 027[69])
1924	21 655	—	21 655[70])
1925	17 197	—	17 197
1926	33 806	—	33 806

Abgesehen vom Jahre 1926, dessen etwas höhere Elbeverfrachtungsziffer auf den englischen Bergarbeiterstreik zurückzuführen ist, ging der Elbeversand ständig zurück, sodaß heute von einer Bedeutung der Elbe für den Kohlenverkehr nicht mehr die Rede sein kann. Dieses Nachlassen des Kohlenverkehres auf der Elbe, der sich früher bis Hamburg erstreckte und aus Magdeburg einen bedeutenden Handelsplatz für böhmische Braunkohle gemacht hatte, ist nicht nur für die Kohlenindustrie, sondern auch für die Veredelungsindustrie der Tschechoslowakei einen schwerer Schlag. Diese veredelnde Industrie ist auf den Import von Rohstoffen angewiesen. Den besten Weg dafür bietet die Elbe. Der Import von Massengütern auf dem Wasserwege ist aber nur dann billig genug, wenn auch entsprechende Exportgüter für die Talfracht vorhanden sind. Durch die hohen Zufuhrfrachten zur Elbe wird also zunächst der Kohlenexport (Talfracht) gedrosselt, und eine Folge davon wieder ist die Schwierigkeit, den nötigen Kahnraum für die Bergfracht bereitzustellen.

---

[68]) Zusammengestellt nach den halbmonatlich erscheinenden Wagenbeistellungslisten der Zeitschrift „Der Kohleninteressent".

[69]) Bergarbeiterstreik.

[70]) Ende des Bergarbeiterstreikes und Senkung der Kohlensteuer.

Die Kohlenfrachten der tschechoslowakischen Staatsbahn sind nur deshalb so hoch, weil die Kohle das meist beförderte Gut ist und dadurch die leichteste Handhabe bietet, Defizite auszugleichen. Deutlich wird dies erkenntlich, wenn man die Stellung der Kohle im Werttarifsystem der tschechoslowakischen Staatsbahn untersucht. Bei der horizontalen Staffelung lassen sich folgende Eigentümlichkeiten feststellen: Bei einer Entfernung bis zu 16 km z. B. bezahlt Kohle eine höhere Fracht als Dampfkessel, von 17 bis 50 km ungefähr dieselbe oder etwas weniger. Bis 90 km ist die Fracht höher, als beispielsweise die für Roheisen, Zement und Teer.

Von besonderer Bedeutung für die Braunkohle ist neben der allgemeinen Höhe der Frachtsätze die Art der Staffelung. Besonders teuer sind, wie übrigens auch in Deutschland, die Frachten für kurze Entfernungen. Diese hohen Anfangsfrachten belasten naturgemäß die minderwertige Braunkohle stärker als die hochwertige Steinkohle, da letztere meist auf weitere Strecken verfrachtet werden kann, als die Braunkohle. In der Tschechoslowakei ist die Anfangsfracht für Braunkohle so hoch, daß die Bahn sich damit selbst Konkurrenz großgezogen hat. Wo es ihnen nur möglich ist, trachten die in der Nähe der Gruben liegenden Unternehmungen der Eisenbahn auszuweichen und für ihre Kohlenbezüge andere, billigere Transportmittel zu verwenden. Transporte von minderwertigen Kohlensorten bis auf eine Entfernung von 50 km mit dem Lastauto sind durchaus an der Tagesordnung.

Bis gegen Ende des Jahres 1925 wurde die Tarifpolitik, die aus der allgemeinen Wirtschaftspolitik aller nach dem Kriege entstandenen Staaten resultiert, von der tschechoslowakischen Staatsbahn verfolgt. Das Hauptmerkmal dieser Wirtschaftspolitik ist das Bestreben, wirtschaftliche Autokratie im höchsten Maße zu erreichen. Die Richtlinien für die Tarifpolitik sind danach gegeben: „Nichts aus dem Lande hinauslassen und nichts herein". Die diesem Grundsatz entsprechenden Tarife zu schaffen, stellt keine Schwierig-

keit dar. In der ersten Zeit der Kohlenknappheit war es selbstverständlich, die Tarife so hoch zu setzen, wie es irgend möglich war. Mit dem Umschlagen der Lage des Kohlenmarktes aber, ließ sich für ein derartig kohlenreiches Land, wie die Tschechoslowakei, der Grundsatz „nichts aus dem Lande hinauslassen" eigentlich nicht mehr aufrecht erhalten. Trotzdem trat in den Jahren 1922—1925 keine wesentliche Aenderung in der tschechoslowakischen Wirtschaftspolitik und damit keine Aenderung in der Tarifpolitik der tschecholsowakischen Staatsbahnen ein. Eine Ausnahme bildet hier lediglich die Schaffung eines Verbandstarifes mit Oesterreich am 1. September 1924. Die Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland besonders, sollten soweit als möglich eingeschränkt werden. Erst gegen Ende 1925 erkennt man in den Maßnahmen der tschechoslowakischen Staatsbahnen ein Verlassen des Selbstgenügsamkeitsstandpunktes in der Wirtschaftspolitik.

Mit Wirkung ab 1. Oktober 1925 wurden die Kohlenfrachtsätze im Falle des Exportes wie folgt ermäßigt:

Für Steinkohle außer der, die von den Stationen des Mährisch-Ostrauer Revieres zum Versand gelangt, nach deutsch-tschechoslowakischen Grenzstationen um 15 % und 40 Heller pro 100 kg, nach ungarisch-tschechoslowakischen Grenzstationen um 15 % und nach allen Elbe- und Donauumschlagplätzen um 15 % und ab 15. Februar 1926 40 Heller pro 100 kg. Für Steinkohle des Mährisch-Ostrauer Revieres nach deutsch-tschoslowakischen Grenzstationen um 40 Heller pro 100 kg.

Für Braunkohle, ausgenommen die des Falkenauer Revieres nach deutsch-tschechoslowakischen Grenzstationen um 15 % und 40 Heller pro 100 kg, nach ungarisch-tschechoslowakischen Grenzstationen um 15 % und nach Donau- und Elbeumschlagplätzen um 15 % und ab 15. Feber 1926 40 Heller pro 100 kg.

Besondere Ermäßigungen genießt die Kohle des Falkenauer Revieres, sowohl bei der Inlandsversen-

dung als beim Export. Von den wichtigsten Stationen des Falkenauer Revieres nach allen Hauptbahnstationen und den Privatbahnstationen mit Hauptbahnbarème genießt die Braunkohle diese Ermäßigung. Folgende Zusammenstellung zeigt den Unterschied zwischen dem allgemein gültigen Kohlensatz und dem ermäßigten Satz beim Inlandsversand von Stückkohle und Staubkohle des Falkenauer Revieres:

Kilometer	allgemeiner Satz	ermäßigter Satz für Stückkohle	ermäßigter Satz für [71] Staubkohle
6	138	134	121
20	218	206	186
50	350	320	288
220	669	662	596

Beim Export von Falkenauer Kohle, wenn diese sofort die Tschechoslowakische Republik bei den nächsten Grenzstationen (Eger, Franzensbad, Klingenthal, Johanngeorgenstadt, Reitzenhain und Weipert) verläßt, tritt eine Frachtermäßigung um 25 % und 40 Heller pro 100 kg ein. Bei der Versendung nach anderen deutsch-tschechoslowakischen Grenzstationen genießt die Falkenauer Kohle eine Ermäßigung um 15 % und 40 Heller pro 100 kg und beim Transport nach den Elbehäfen Aussig und Rosawitz ebenfalls eine solche von 15 % und 40 Heller pro 100 kg.

Diese Exporttarife sind heute nur noch für die Stationen in Geltung, die nicht im deutsch-tschechoslowakischen Verbandstarif enthalten sind. Am 1. Dez. 1925 erschienen Heft 6, 9 und 10 des deutsch-tschechoslowakischen Güterverkehres, enthaltend die ermäßigten Verbandstarife für böhmische Kohle nach süd-, nord-, mittel- und ostdeutschen Stationen. Nach diesem Verbandsgütertarif wird die Kohle beim Export nach Deutschland zu bedeutend ermäßigten Sätzen transportiert. Die Ermäßigung ist sogar so groß, daß der oberpfälzischen Porzellan- und Glasindustrie böhmische

[71]) Für den Bahnversand gilt alle Kohle bis 10 mm Korngröße als Staub.

Kohle billiger zur Verfügung stand, als der einheimischen Industrie. Die tschechoslowakische Staatsbahn gewährt daher beim Versand von Kohle an inländische Porzellan- und Glasfabriken neuerdings eine besondere Frachtermäßigung.

Der Verbandstarif hat die Form eines Schnitttarifes. Schnittpunkt ist die jeweilige Grenzstation, der erste Schnitt gilt für die tschechoslowakische Strecke, der zweite für die deutsche ab Grenze. Die Sätze sind aufgeführt für die ganzen Strecken in Pfennigen für 100 kg. So kosten 100 kg von Brüx nach Dresden-Altstadt:

Brüx—Bodenbach 37 Pfg.,
Bodenbach—Dresden-A. 32 Pfg.

Die Inlandsfracht Brüx—Bodenbach (69 km) dagegen kostet 394 Heller pro 100 kg. Beim Export kostet also dieselbe Strecke Brüx—Bodenbach umgerechnet (1 Mk. = 8 Kč) 296 Heller oder 98 Heller weniger als bei der Verfrachtung nach inländischen Stationen. Beim Anstellen dieses Vergleiches darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß dieses günstige Verhältnis der Exportfrachten zu den Inlandsfrachten erst seit Ende des Jahres 1925 besteht. Vorher trug die Exportkohle die gleichen hohen Frachten, wie sie heute noch beim Inlandsversand zur Anrechnung kommen. Die Zeit bis Ende 1925 reichte aus, um der deutschen Konkurrenzindustrie die günstige Position zu schaffen, die sie heute einnimmt. So kam die tschechoslowakische Exporttarifermäßigung erst, als es schon zu spät war und eine Neugewinnung von Absatzplätzen nur unter ungeheueren Opfern möglich gewesen wäre. Der Grund dafür, daß der Kampf gegen die deutsche Brikettindustrie nicht durch Dumping erfolgen konnte, liegt wohl zum großen Teil bei den Faktoren, die den Inlandsabsatz erschweren und die Preise im Inlande schon so hoch halten, daß eine Ueberwälzung des Mindererlöses beim Export auf die Inlandsabnehmer nicht in Frage kommen kann.

Ein Beispiel für die Konkurrenzverhältnisse auf dem Auslandsmarkt zeigt folgende Zusammenstellung. Sie soll dartun, wie sich der Heizmittelpreis[72]) für Dresden bei den einzelnen Produktionszentren aus Grubenpreis und Fracht zusammensetzt.

Für 10 Tonnen, in Reichsmark.

Versandstation und Kilometer bis Dresden-A	Grubenpreis	Fracht	Preis frei Station Dresden	Fracht-% des Grubenpreises
Böhmische Braunkohle:				
Brüx[73]), 131 km	106.—	69.—	175.—	39,4
Briketts:				
Mitteldeutsch Luckenau, 174 km	139.50	63.—	202.50	31,1
Ostelbisch, Senftenberg, 87 km	139.50	37.—	176.50	20,9
Rheinisch[74]), Liblar, 646 km	140.—	132.—	272.—	48,5

Wie sehr beim Inlandsversand die Kohlentarife die Kohle verteuern, mag ein Beispiel für das Konsumzentrum Prag zeigen. Die beste Brüxer Kohle der Firma Ed. J. Weinmann, Aussig, kostet ab Schacht inkl. Kohlen- und Umsatzsteuer pro 10 Tonnen Kč 1 666.—. Die Fracht Brüx—Prag Wilsonbahnhof (131 km) beträgt Kč 535.—. Das sind 32 % des Preises ab Schacht. Dazu kommt noch eine Schleppgebühr, die pro 10 Tonnen zwischen 8 bis 27 Kč schwankt, je nach der Entfernung des Schachtes von der Bahnstation. Bei einer billigeren Sorte wird das Verhältnis naturgemäß noch viel ungünstiger. Nimmt man z. B. eine

[72]) Die Preise sind von Ende 1925 und entstammen dem Handbuch der Kohlenwirtschaft.

[73]) Bei der Brüxer Kohle wurde eine mittlere Sorte für den Vergleich gewählt. Die Preise schwanken zwischen RM. 80.— und 150.—.

[74]) Rheinische Briketts kommen für Dresden, wegen der großen Entfernung, die sie zurückzulegen haben, nicht in Frage. Die Produkte dieses Revieres wurden nur der Vollständigkeit halber mit aufgeführt.

Kohle zum Preise von Kč 861.—, so erhöht die Fracht diese billige Industriesorte für Prag um 62 %. Vergleichsweise sei hier die gleiche Berechnung für Pilsener Steinkohle angestellt. Die Kohle hat ungefähr einen gleich langen Weg bis Prag zurückzulegen, wie die Braunkohle, denn die Strecke Pilsen—Prag beträgt 115 km. Der Preis für Stückkohle beträgt Kč 2 765.— für 10 Tonnen und die Fracht Kč 498.— oder nur 18 % des Preises ab Schacht.

Faßt man die Bedeutung der gegenwärtigen Kohlentarife für die Braunkohle zusammen, so lassen sich klar 3 Momente erkennen:

1. Die unverhältnismäßig hohe Stellung der Kohlentarife in der horizontalen Staffelung. Die Folge davon ist, daß die Tschechoslowakei die höchsten Kohlenfrachten in Europa hat.
2. Die starke Steigerung der Kohlenfrachten bei kürzeren Entfernungen belastet die Braunkohle der höherwertigen Steinkohle gegenüber schwerer.
3. Das Fehlen des früheren ermäßigten Satzes für Braunkohle.

Die Bedeutung der Kohlentarife und der Kohlensteuer für die Entwicklung des nordwestböhmischen Braunkohlenbergbaues sei noch einmal kurz zusammengefaßt und die Möglichkeit einer Besserung der Lage untersucht. Die Steuer- und Tarifpolitik in der Zeit der nachlassenden Kohlenknappheit war das Entscheidende für die spätere ungünstige Entwicklung. Wohl kommen auch noch andere Faktoren hinzu, die in dieser Arbeit nicht mitbehandelt worden sind, z. B. die Arbeiterfrage. Es sind dies aber Faktoren, die für die Entwicklung aller Industrien in der Nachkriegszeit von Bedeutung waren. Hier haben wir es mit der

besonderen Lage der Kohlenwirtschaft zu tun. Als Grund für die tschechoslowakische Kohlenwirtschaftspolitik haben wir die finanzielle Lage des Staates erkannt. Wenn man später zum Abbau der staatlichen Lasten, die auf der Kohlenwirtschaft ruhten, schritt, so geschah das eben erst in einem Zeitpunkt, an dem die Konkurrenz der Nachbarstaaten schon den Platz der böhmischen Braunkohle eingenommen hatte.

Eine Besserung der Lage wäre nur möglich, wenn es gelänge, in Deutschland wieder festeren Fuß zu fassen. Im Jahresbericht vom Jahre 1926 des Verbandes der Bergbaubesitzer in der tschechoslowakischen Republik wird darüber folgendes gesagt: „Auch heute ist es noch möglich, in Deutschland erfolgreich mit der dortigen Braunkohle zu konkurrieren, allerdings nur durch die Preise, da die deutschen Konsumenten trotz aller Propaganda der deutschen Braunkohlengruben der besseren böhmischen Braunkohle den Vorzug geben würden, — allerdings nur zu entsprechenden Preisen." — Es ist auch in dieser Arbeit gezeigt worden, daß eine Konkurrenz der böhmischen Kohle in Deutschland durchaus möglich ist. Das wesentliche sind aber hier weniger die Preise, sondern die durch das Kohlenabkommen beschränkte Einfuhrquantität für Deutschland. Hier liegt auch die größte Schwierigkeit für eine Steigerung des Exportes. Es wird kaum möglich sein, Deutschland dazu zu bestimmen, die günstige Position seiner Braunkohlenindustrie, die es ja erst der tschechoslowakischen Wirtschaftspolitik verdankt, aufzugeben.

Lebenslauf.

Bernhard August Theodor Schmitz, geb 4.. April 1903 in Kiel.

Eltern: Obermaschinist der Kais. Deutschen Marine Wilhelm Schmitz und Frau Käthe, geb. Engels.

Volksschule: Nach Pensionierung des Vaters, Uebersiedlung nach Bilin in Böhmen. Von 1909 bis 1913 Besuch der dortigen Volksschule.

Mittelschule: 1913—1922 Besuch des König-Georg-Gymnasiums zu Dresden. Reifezeugnis der sprachlich-historischen Abteilung.

Kaufmännische Praxis: 1922—1924 bei der Linke-Hofmann-Lauchhammer A.-G. in Riesa a. Elbe.

Universitäten: 30. Oktober 1923 bis 27. August 1924 (2 Semester) Universität Leipzig.
29. September 1924 bis 31. Juli 1925 (2 Semester) Universität Wien.
30. Oktober 1925 bis 1. November 1926 (2 Semester) Universität München.
Diplomprüfung für Volkswirte, Oktober 1926.
1. November 1926 bis jetzt (2 Semester) Universität München.